

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 24786

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

1454

16 — JULHO — 1948

A N O L X

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Número de Verão	375
Os transportes colectivos na África Austral, pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	377
A Rêde Ferroviária de Portugal, pelo Capitão de Engenharia <i>Jayme Gallo</i>	380
Problemas Nacionais, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	383
A Descida ao Limbo, por <i>Aquilino Ribeiro</i>	385
Novas carruagens da C. P.	387
Os Caminhos de Ferro Espanhóis	388
A «Casa dos Açores», por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	389
Vila Nova de Famalicão	391
O Concelho de Abrantes	394
Pelo Ribatejo	400
O que todos devem saber	404
Viagens na nossa terra—Notas de reportagem	405
Os Caminhos de ferro e a indústria dos transportes	424
Há 50 anos	424
Publicações recebidas	425
Parte Oficial	427
Centenário da «Revista Militar»	429
Barcelos, Centro de Turismo	438
Os Caminhos de Ferro Suíços, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i>	439
Assembleia Geral da C. P.	441
Vida Ferroviária	442
Conheça a sua terra	442
Linhos portuguesas	442
Imprensa	442
Recortes sem Comentários	443
Linhos Estrangeiras	443

Número de verão

ESTAMOS em pleno verão. O verão em Portugal é o período do ano preferido para excursões a praias e lugares pitorescos, curas de repouso nas grandes altitudes, banhos de mar, mudanças de ar, tratamento nas termas... Vale a pena, nesta época, conhecer o nosso país maravilhoso.

A C. P., como fizera antes da guerra, organizou de novo, com absoluto êxito, excursões às cidades mais características do país, essas cidades que, pelos seus valores artísticos, como, por exemplo, Évora, são verdadeiros e preciosos museus abertos. Esta iniciativa, pelos seus nobres objectivos, é altamente patriótica, pois vem facilitar, com a organização dos expressos populares, ao domingo, o conhecimento da nossa terra. Não basta dizer e escrever: *conheça a sua terra, viaje na sua terra*, é necessário que se concedam às classes menos abastadas, por preços acessíveis e convidativos, as facilidades e os meios de transporte, cónmodos e rápidos, para que comecem a tomar gosto pelas viagens e possam conhecer, como é do seu desejo, a nossa terra. A C. P. não se limitou, pois, a aconselhar aos portugueses a que viajassem, organizou também excursões económicas através do país, com um êxito que ultrapassou todas as especulativas.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem procurado também, por intermédio das suas reportagens, dar a conhecer aos seus leitores as terras mais importantes do país, quer sob o ponto de vista turístico quer sob o ponto de vista económico. Julgamos assim prestar um serviço de informação a quantos nos lêem, pois além de apontarmos e exaltarmos os encantos naturais de cada localidade, registamos também as suas actividades agrícolas, comerciais e industriais.

País de imensos, incalculáveis recursos, embora de sub-solo

reconhecidamente pobre, o futuro que os nossos homens de ação em cada recanto do país, estão a preparar, não nos causa apreensões. Portugal que, durante a guerra, foi, na Europa, a zona providencial da paz, ainda hoje, nesta mesma convulsionada Europa, é o país onde a alegria de viver é uma realidade consoladora. País de ordem, é também o país do pão. E porque a Natureza nos concedeu o mais belo clima europeu, as mais belas paisagens, e o homem, por sua vez, as soube valorizar com monumentos e obras de arte, Portugal, com as suas estradas magníficas, com os seus excelentes serviços ferroviários que melhoraram constantemente, e com os seus hotéis e pensões, é um belo país de turismo, onde se pode viajar e encontrar todas aquelas comodidades que o turista lá fora exige e encontra.

Verão. Por estes meses cálidos de Julho, Agosto e Setembro, toda a terra portuguesa é um cenário de esplendente beleza. As nossas praias, as nossas termas, as nossas estâncias de férias são encantadoras. Nada, hoje, temos a invejar aos estrangeiros. Os estrangeiros, sempre que chegam a Portugal não deixam de classificar a nossa pátria como o belo país do sul.

Conheça a sua terra! Viaje pela sua terra! Os portugueses, hoje melhor do que nunca, podem viajar e conhecer a sua terra, o nosso maravilhoso país do sul, onde, desde o Minho e Trás-os-Montes ao Algarve, a paisagem é um deslumbramento perene, sob um céu soberbamente azul e sob um sol como não há outro em todo o mundo!



Os transportes colectivos na África Austral

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

AQUILATA-SE do grau de prosperidade de um país pela extensão da sua rede de comunicações aceleradas. Por ela circula o sangue da vida colectiva dos povos. E a circulação é tanto mais intensa, quanto mais extensa é a rede que a alimenta. País com comunicações deficientes é país de vida lenta, atrasada. O progresso exige movimento, acção. E exige boa organização dos serviços.

Ora a União Sul Africana é, sem dúvida alguma, o país onde hoje os serviços dos transportes colectivos estão melhor organizados. Não há, que saibamos, país algum na Europa ou na América que tenha um sistema de transportes tão perfeito como ela.

E porquê?

Primeiro porque os transportes dão um grande rendimento. As receitas são formidáveis. Depois... porque as emprega bem.

Todos os anos a administração manda agentes seus à Europa e à América, afim de visitarem os serviços de transportes dos países mais adiantados, para poder introduzir na sua rede os aperfeiçoamentos e melhoramentos de que esses agentes dão conta.

O país, como se sabe, é muito extenso. Contando com o Sudoeste Africano, que a União já conta como sendo a sua quinta Província, a área total eleva-se a 1.124.000 quilómetros quadrados. É vez e meia maior do que a nossa colónia de Moçambique e 125 vezes maior do que o Portugal Continental! E entretanto a sua população branca não chega a 2.500.000 e a população doutras raças não atinge 9 milhões. Esta, constituída principalmente por pretos, pouco representa na vida da de relação da colectividade.

E para o comprovar basta dizer que as minas de ouro e de diamantes não conseguem recrutar nela os 350.000 indígenas de que necessitam para a sua laboração. O Estado vê-se na necessidade de ir recrutar na nossa colónia para cima de

100.000 indígenas para fazer face à deficiência do recrutamento da mão de obra no seu próprio território. E, entretanto, a população nativa de Moçambique anda por metade da da União.

São os dois e meio milhões de brancos que dão ao país uma vida de relação tão intensa que o transformam numa grande nação. E é grande no tempo de paz como é grande nos campos de batalha. Os seus feitos no norte de África ficaram memoráveis.

A população branca concentra-se nas cidades. Johannesburg, a maior cidade da África do Sul, tem cerca de 330.000 habitantes. E tem apenas 60 anos de vida, pois nasceu num descampado, onde só havia desolação porque o próprio capim rareava.

Durban, East London, Port Elisabeth, Cape Town são outros tantos centros populacionais onde há uma vida muito intensa, como a há em Pretória, em Bloemfontein, em Pieter-Maritzburg.

Cape Town tem já uma população de 215.000 habitantes; Durban e Pretória 125.000 cada uma, e Port Elizabeth 65.000. Todos os outros centros populacionais têm menor número de indivíduos.

A produção mineira da União traduziu-se no ano de 1940 num valor total de 71 milhões de libras.

O ouro contribuiu com 60 milhões, valor atribuído a 14 milhões de onças extraídas.

Os diamantes contribuíram com 1.620.000 libras apenas. Excedeu-os o carvão que apresentou um valor de 5.326.000 libras, numa extracção de 19 milhões de toneladas.

O valor total da produção industrial foi computada no ano de 1942 em 290 milhões de libras.

Um país com uma actividade industrial e mineira tão grande, não pode deixar de ser um país rico. E é, em boa verdade, um país privilegiado. Há ali de tudo: ouro, prata, cobre, ferro, platina, diamantes, chumbo, estanho, manganés, osmíridium, crómio, grafite mica, etc. Na lista dos minérios que são já hoje objecto de exploração intensa,

só falta o urânio. Mas ainda não desesperaram de o encontrar. Nesse ponto, e só nele, a nossa colónia de Moçambique é mais feliz porque sabe já que tem urânio no seu subsolo.

Não é porém nosso propósito investigar das riquezas minerais, agrícolas ou industriais da União.

Queremos sim dar breve notícia da rede de transportes que serve tão grandes actividades. Dissemos nós que a população branca se concentra num pequeno número de cidades. E é assim; mas espalhadas por todo o território há muitas centenas de milhar de boers que reclamam hoje direitos de cidadania.

Todos eles querem ser servidos pela viação acelerada, para a valorização das suas produções. E a Administração Geral dos Transportes vai ao seu encontro, levando até junto deles os progressos da camionagem que os ligam à estação de caminhos de ferro mais próxima. Nesse propósito de bem servir todo o território, a administração de transportes não olha a despesas, nem tem em mira lucros. O seu lema, que aliás é preceito constitucional, é bem servir.

É por isso que a camionagem encerra as suas contas com «deficits» colossais. E entretanto não cessa de a desenvolver em redes de malhas cada vez mais apertadas, cada vez mais perfeitas.

Os meios de transporte

Há para todo o território e para todos os meios de transporte colectivos uma única administração e um único administrador.

Evidentemente que está rodeado de uma pléiade de colaboradores. Mas a cabeça que dirige a grande organização dos transportes é apenas uma que tem o nome de Administrador Geral-«General Manager».

Como aqui já se tem dito, a organização do sistema é divisional, e à testa de cada divisão está um «Manager» ou chefe de divisão que administra e explora, em harmonia com os regulamentos gerais e que dá contas da sua gerência ao seu «General Manager» e só a ele.

Este, por sua vez, dá conta dos seus actos ao Ministro dos Transportes perante o qual responde pela eficiência do sistema.

A administração tem a seu cargo:

a) a rede de caminhos de ferro que mede já para cima de 23.000 quilómetros;

b) a rede de camionagem que cobre 32.000 quilómetros;

c) todos os portos do país, entre os quais sobresaem, como portos de importância mundial, o Cabo da Boa Esperança e Durban. Mas East London e Port Elisabeth são também portos de importância;

d) a aviação civil que hoje sobrevoa todo o país;

e) Uma cabotagem que tem já alguns navios que navegam pela costa oriental e continental e finalmente todos os farois da sua extensa costa.

Todos os transportes colectivos lhe estão subordinados.

Em Moçambique de há muito se enveredou por igual caminho. Há a Direcção Geral dos Transportes que superintende em todos eles, menos nos de cabotagem que nem sequer por ela são fiscalizados. Também não tem superintendência nos farois, nem sequer no alumiaamento dos portos, nem no material de reboques, dragagem, etc. A Colónia de Angola também já copiou o figurino de Moçambique, com bons resultados. E a Colónia Inglesa da Rhodesia parece estar entrada em idêntico caminho, pois já nacionalizou os caminhos de ferro.

No Congo Belga as condições actuais não são propícias a medidas desta natureza.

Pessoal que serve a Organização e Transportes Sul Africanos

Como já se disse, os transportes colectivos estão entregues a um Administrador Geral. Esse administrador tem sob as suas ordens imediatas tantos administradores quantas as Divisões em que o sistema se acha dividido. Cada um deles tem dentro das suas Divisões superintendência em todos os meios de transporte abrangidos pela área da Divisão.

Em Março de 1947 o pessoal de todos os serviços somava 178.138 empregados. Destes, 94.111 eram europeus e 84.027 não europeus, compreendendo principalmente pretos; mas havia também muitos indianos e ainda de outras raças como malaios, etc.

De 1946 para 1947 o aumento foi de 13.261 empregados, principalmente assalariados. O aumento em pessoal europeu foi de 2.579 indivíduos, necessários para fazer face ao incremento do tráfego. E dos novos indígenas admitidos ao serviço, 5.284 foram empregados na construção de novas linhas, porque o desenvolvimento industrial e mineiro obriga a construir constantemente novos caminhos de ferro.

Presentemente, está-se constuindo na província do Cabo um túnel com 12 quilómetros de extensão, através das montanhas do «Hex River», com o objectivo de melhorar as condições de exploração da linha principal que vai do Cabo a Johannesburg. O encurtamento do trajecto obriga a construir mais três túneis, embora de pequena extensão.

Também a Administração prossegue activamente no programa da electrificação das linhas,

sobretudo nos caminhos de ferro principais da província do Natal.

Em 1947 estavam electrificados 940 quilómetros de linhas férreas. E a administração está autorizada a electrificar mais 500 quilómetros.

A linha férrea de Durban à fronteira do Transvaal está quase toda electrificada. A economia que a Administração tem realizado com esta electrificação é formidável. A travessia dos montes Drakenbergs com locomotivas a vapor era dificílima pelas fortes rampas da linha e curvas aper-tadíssimas. Nalguns pontos há até reversões que a Administração procura eliminar.

Voltando ao pessoal que serve a administração é de notar que prestou excelentes serviços durante a guerra que findou. Esse pessoal está organizado em brigadas que ao primeiro sinal mobilizam, reduzindo ao mínimo o pessoal que fica na exploração, sobrecarregado como é de imaginar com um formidável acréscimo de serviço. Em todo o caso, a exploração das linhas e da camionagem fez-se durante toda a guerra com grande eficiência. As dificuldades que houve, e muitas foram, eram mais devidas à falta de material do que às deficiências de pessoal.

Material em serviço na exploração do caminho de ferro e da camionagem

Em Março de 1947 tinha a administração em serviço 2.350 locomotivas a vapor e 188 locomotivas eléctricas.

O número de carruagens para passageiros elevava-se a 4.996 veículos e o número de vagons era de 64.755, com uma capacidade de transporte que se elevava a cerca de 1.500.000 toneladas.

Quando a União se fundou em 1910 o material de transporte de mercadorias era apenas de 22.017 vagons com a capacidade de transporte de 330.000 toneladas.

Por estes números facilmente se avalia o formidável incremento que os caminhos de ferro da União tiveram durante os 38 anos decorridos.

A camionagem por seu lado dispunha em 1947 de 2285 veículos dos quais 229 se destinam ao transporte de passageiros e os restantes ao transporte de mercadorias. É de notar que este material não chega já para as exigências do tráfego.

Por isso a Administração encomendou mais 500 veículos de diferentes categorias, que espera receber em breve. A Administração tem já oficinas especialmente destinadas à camionagem, sendo as principais em Langlaagte, onde se fabricam já «carroceries» para as camionetas e para os auto-bus que vão sendo adquiridos.

O tráfego transportado durante o ano económico de 1946-1947

O número de passageiros transportados nos caminhos de ferro elevou-se a 241 milhões! e as mercadorias totalizaram 49 milhões de toneladas.

A camionagem por seu lado, transportou 13 milhões de passageiros, 2 milhões de toneladas de mercadorias e 11 milhões de litros de leite!

Entre as mercadorias transportadas pela ca-mionagem sobressaíram os cereais com 375 tonela-das e os estrumes com 330.000.

Os caminhos de ferro arrecadaram a enorme receita de 61 milhões de libras, e tiveram uma des-pesa de 46 milhões, tendo pago ao tesouro público o juro do capital de 200 milhões de libras, valor atribuído aos caminhos de ferro e suas dependências.

A camionágem realizou uma receita de 2 mi-lhões de libras, tendo uma despesa de 2.647.000 libras, donde resultou um prejuízo de 582 mil li-bras. No ano anterior o prejuízo fora de 410 mil libras.

A aviação civil começou a ter também grande importância na vida de relação da União. O nú-mero de passageiros transportados elevou-se em 1947 a 79.176 e as receitas totais arrecadadas de-ram 1.790.000 libras. A despesa foi de 1.499.000, dando um saldo positivo de 291.000 libras, que foi cobrir em parte o prejuízo que a Administração teve com o serviço de camionagem.

* * *

Com os números que aí ficam quisemos dar uma ideia da importância dos transportes na União Sul Africana, país de um larguíssimo fu-turo e que atravessa, neste momento, uma fase de formidável expansão económica.



A Rêde Ferroviária

de PORTUGAL

Pelo Capitão de Engenharia J A Y M E G A L L O

TODO o país observou os relevantes serviços prestados pelos nossos caminhos de ferro, na grave crise de transportes causada pela última conflagração mundial, e, talvez por isso, voltam em várias regiões, os organismos interessados a agitar o problema dos caminhos de ferro pedindo o que mais interessa a cada região. Assim, o distrito de Portalegre pretende que se dê conclusão à ligação ferroviária Estremoz Portalegre-Castelo de Vide-Beira Baixa, de construção iniciada em 1913, e presentemente em exploração apenas até Cabeço de Vide (50 quilómetros de linha), estando os trabalhos de infraestrutura executados até à estação denominada Portalegre, mas, distante 12 quilómetros da cidade deste nome; o distrito de Santarém reclama a transversal de Setil a Peniche, passando por Rio Maior e Caldas da Raína, por vontade duns ou Óbidos por exigência doutros; a cidade de Beja deseja a transversal de Beja a Ermidas, estabelecendo linha directa de Moura a Sines; a fértil região de Abrantes, ambiciona sua ligação com o Sul, pelo prolongamento da linha Évora-Móra até à linha de Leste; Coimbra e Arganil diligenciam obter o prolongamento do caminho de ferro Coimbra-Serpins por Arganil até à linha da Beira Alta; etc. Variantes de linha, corrigindo traçados prioritivos que, presentemente, servem mal regiões importantes, também são pedidas, estando nestas condições as vilas de Loulé e Serpa, as quais justamente ambicionam as estações ferroviárias situadas nas próprias vilas.

Observemos, porém, o que em conjunto mais pode interessar ao complemento da nossa rede de caminhos de ferro, explorada na hora presente apenas por duas empresas (a Sociedade Estoril possuindo 26 quilómetros de via dupla e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo a seu cargo 2.776 quilómetros de via larga, dos quais 361 são de dupla via e 748 quilómetros de vias estreitas).

Como é sabido, e julgamos sempre oportuno afirmar, *não podem obter-se bons resultados de exploração, sem que a rede ferroviária reuna um mínimo de condições técnicas, não bastando uma reconhecida competência para que a exploração resulte eficiente*. De facto, havendo que ter em conta as capacidades de produção e as necessidades de consumo das diferentes regiões, é necessário facilitar o seguimento do material circulante vazio para as regiões que expõem mais do que recebem, como sucede ao Alentejo, devido à sua grande capacidade de produção e à fraca densidade demográfica que possue; nesta região é sempre insuficiente para as suas expedições o pouco material circulante que recebe carregado, porque são de pouca monta os produtos que precisa importar.

Examinando a nossa rede ferroviária, observam-se facilmente os inconvenientes seguintes:

1.º — extensas linhas de saco ou ramais sem saída, na rede de via larga, impedindo a continuidade de exploração, que desta forma é dificultada e encarecida.

2.º — isolamento de vias estreitas, reduzindo a utilização do material circulante e da tração, e multiplicando dispendiosamente os transbordos.

Para bons resultados de exploração, é evidentemente necessário eliminar tais inconvenientes, e, portanto, são providências neste sentido, o que primeiro importa considerar no complemento da rede ferroviária do nosso País.

Quanto a linhas de via larga, sem saída, temos inseridas na linha do Norte, o ramal de Tomar, com 15 quilómetros desde Lamarosa, e a linha da Lousã com 35 quilómetros de Coimbra a Serpins; na linha do Oeste, há o ramal de Sintra com 10 quilómetros desde Cacém. Na rede do Sul e Sueste, considerando terminus admissíveis as estações de

de Lagos, Vila Real de Santo António, Sines e Vila Viçosa, encontram-se naquelas condições os ramais de Seixal (3 quilómetros), Montijo (11 quilómetros), Montemór (13 quilómetros), Reguengos (40 quilómetros, Móra (60 quilómetros), Aljustrel (8 quilómetros) e a linha de Beja a Moura (60 quilómetros). A linha de Cascais, durante muito tempo denominada «Ramal de Cascais», pode de facto, também considerar-se um ramal, inserido em Alcântara.

De via estreita, encontram-se no Norte, sem inter-comunicação, os ramais de Livração a Celorico de Basto (36 quilómetros), de Régua a Chaves (98 quilómetros), de Tua a Bragança (135 quilómetros) e do Pocinho a Miranda do Douro (108 quilómetros), comunicando qualquer delas apenas com a via larga do Douro.

Procurando a eliminação dos saídos pelo prolongamento dos ramais, tem de observar-se no estudo do complemento da rede ferroviária:

A. — na via larga a importância das comunicações das linhas do Norte e Leste, Beira Baixa, Beira Alta e Oeste com o Sul e Sueste e com as linhas que servem o porto de Lisboa.

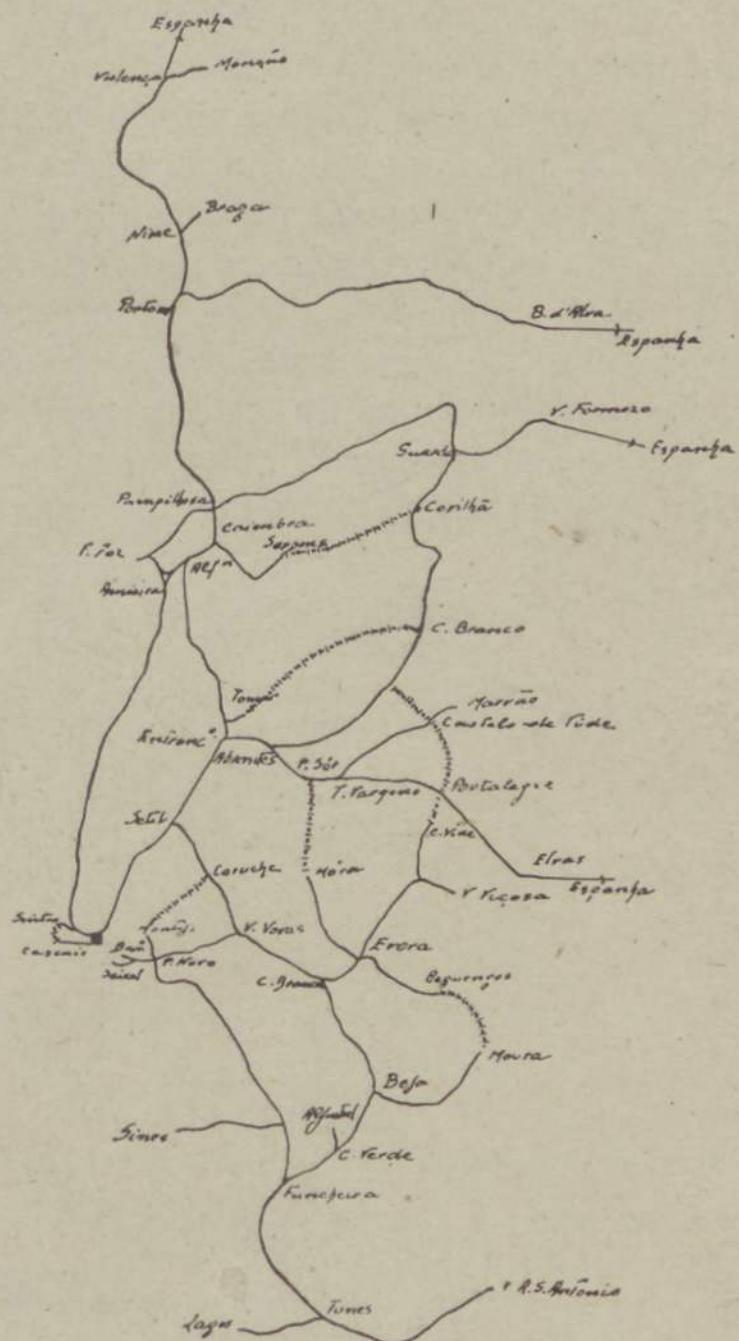
B. — nas vias estreitas, a importância de fazer comunicar entre si todas as linhas formando uma rede própria.

Na via larga, temos presentemente as linhas do centro do país, ligadas à rede do Sul e Sueste, apenas pelas estações de Setil e Vendas Novas, distantes 70 quilómetros uma da outra, sendo fácil de ver que qualquer interrupção neste trôço de via deixa isolada a importante rede expedidora do Sul e Sueste; solução para tão grande inconveniente, parece-nos melhor não haver do que a já projectada há muitos anos e actualmenteposta de parte: o prolongamento da linha de Móra até à mais próxima estação da linha de Leste, isto é, até Ponte de Sôr. Este prolongamento, ao mesmo tempo que eliminaria um dos mais extensos ramais da rede do Sul e Sueste, viria facilitar e assegurar com a linha de Setil-Vendas Novas as suas comunicações com a rede do centro (linhas de Leste, Beira Alta, Beira Baixa e Norte). Deveria por isso em nosso entender ser a primeira eliminação de ramal a levar a efeito.

Imediatamente, e também de grande importância, é a comunicação de toda a rede de via larga com o porto de Lisboa, agora só possível com a parte situada a juzante do Terreiro do Paço, pela linha que liga Campolide com Alcântara. Como há pouco tempo se observou, qualquer interrupção, neste trôço de linha, deixa a parte mais importante do porto de Lisboa isolada da rede ferroviária. Parece-nos que tal facto aconselha, sem hesitações, a eliminação dos ramais de Sintra e Cascais, pelo prolongamento de ambos, até encontro onde mais

conveniente se verifique, tanto técnica como económicamente. Cremos que, sob o ponto de vista turístico, seria mesmo interessantíssima esta ligação de linhas conjugada com a projectada electrificação da linha de Sintra.

Segue-se em importância, o prolongamento da linha da Louzã, que forma um saco de 37 quilómetros, desde sua inserção na linha do Norte (em Coimbra-B) até Serpins. Este prolongamento temos ultimamente verificado pretendido com ligação à linha da Beira Alta; julgamos porém que, tecnicamente, mais conviria à exploração da rede



Rede de via larga — e complementos necessários —
excluídas as variantes .

a sua ligação à linha da Beira Baixa, em Covilhã, podendo contudo, na passagem por Arganil, estabelecer-se comunicação com a Beira Alta, se as condições económicas da região assim aconselharem.

O ramal de Tomar, com 15 quilómetros de extensão, também nos parece com solução de muito interesse regional, a qual seria seu prolongamento por Ferreira do Zézere e Sertã ou Proença-a-Nova, até Castelo Branco.

Resta-nos na via larga considerar os ramais da rede do Sul e Sueste, excluindo a linha de Móra, à qual já nos referimos. Nesta rede apresenta-se de maior importância, depois desta linha, a supres-

são dos sacos que formam as linhas de Reguengos (40 quilómetros) e de Moura (60 quilómetros), ligando-as com passagem em Mourão, o que crêmos já foi projectado.

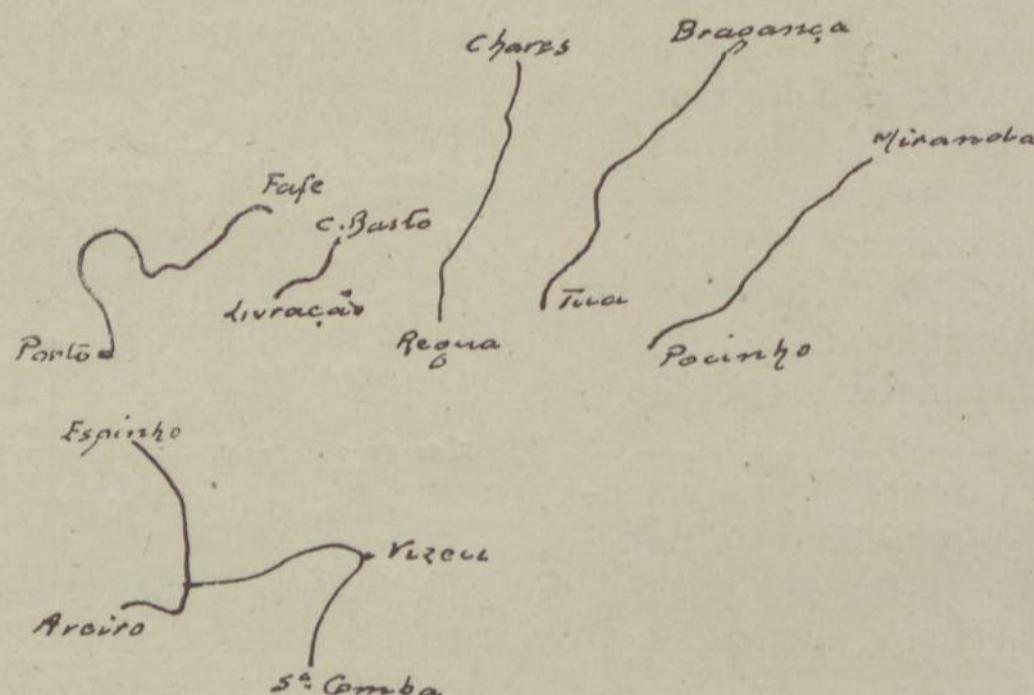
O ramal de Montemór (12 quilómetros), prolongado até Évora, poderia constituir uma vantajosa variante das linhas do Sul e Évora, substituindo os trôços entre Torre da Gadanhã e Alcaçovas e entre Casa Branca e Évora, com transferência para esta estação do entroncamento de Casa Branca. Também a supressão do curto ramal de Aljustrel (8 quilómetros), crêmos que deveria fazer-se com uma variante da linha do Sul.

O ramal do Seixal (3 quilómetros), sabido que é uma fracção da projectada linha de Cacilhas, e que só a construção desta linha pode justificar a despesa de conservação que ocasiona a grande ponte sobre o Coína e o transtorno que esta ponte causa à navegação, resta-nos indicar na rede de via larga, o ramal do Montijo, de prolongamento já prometido até Alcochete, mas, conveniente até Coruche, servindo uma importante região do Ribatejo, obtendo-se assim a sua eliminação.

Nas vias estreitas, importando, como dissémos,

estabelecer comunicação entre todas as linhas para se formar uma rede própria, parece-nos tão importante problema merecedor da solução que seria o prolongamento da linha que tem seu terminus em Fafe, por Celorico de Basto, ligando às linhas do Corgo, do Tua, e do Sabor, como melhor aconselhasse um criterioso estudo, observando condições técnicas, económicas e estratégicas. Simultaneamente, o assentamento da linha da Régua a Lamego, para a qual desde há anos já se encontra construída uma importante ponte de cantaria sobre o rio Douro, e o seu prolongamento até Viseu, completariam a rede das linhas estreitas do nosso país.

Completada a rede de via larga e formada a rede de vias estreitas, como acabamos de indicar, o sistema ferroviário do país, resultaria em condições de assegurar a eficiência da sua exploração, e, obtido tal resultado, à ocasião será então oportunamente para o estudo de outras linhas férreas, sem esquecer os serviços que devem competir à camionagem, numa *indispensável coordenação dos transportes terrestres*.



O isolamento em que se encontram as vias estreitas

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

I

A questão dos transportes, quer marítimos, quer terrestres, foram considerados, por todos que se dedicam aos problemas económicos e até mesmo pelos que pouco se interessam por eles, de capital importância e absolutamente indispensáveis para o desenvolvimento da riqueza pública e particular — e por isso, tanto os transportes marítimos como os terrestres, devem merecer da parte dos governos a mesma de fesa e tratamento, para que possam, eficientemente, desempenhar a sua alta missão.

Estão, nestes casos, em perfeita igualdade de circunstâncias, os transportes marítimos e em caminho de ferro. Os transportes marítimos por fazerem, principalmente, as comunicações pelos Oceanos entre a Metrópole e as nossas vastas possessões Ultramarinas — e os caminhos de ferro, pelos serviços que prestam internamente à Nação, ligando-a por terra de Norte a Sul e Leste a Oeste e fazendo, em todas estas direcções, os transportes de mercadorias, gado e passageiros, e desde o seu início, por imposição dos governos, a preços, que sempre foram julgados insuficientes para se poder fazer face às suas despesas de exploração, encargos financeiros, renovação de material fixo e circulante, melhoramento das suas estações, remuneração do capital accionista e ao necessário desenvolvimento da extensão das suas linhas.

As Companhias de Navegação, porém, a partir de 1932, o tratamento adoptado tem sido outro muito diferente — e é devido a esse tratamento que todas as nossas empresas de Navegação se encontram hoje numa situação financeira brilhantíssima, como nunca supuseram vir a ter.

De facto, uma Nação que não possua meios de transporte, marítimos e em caminho de ferro, em condições de bem servir o País, pode dizer-se que é uma Nação atrasada.

Portugal, no que diz respeito a transportes marítimos, apesar de ser 3.^a ou 4.^a Potência Colonial, nunca esteve em condições de poder manter

boas comunicações entre a Metrópole e as nossas Colónias e de alargar a sua acção em carreiras regulares para os diversos países do Mundo, porque, para isso, era necessário possuirmos uma boa Marinha Mercante, em quantidade e qualidade, de forma a podermos competir com as outras Nações, algumas até de menor importância do que a nossa e de menores tradições, pois somos considerados um País de navegadores e dos descobrimentos marítimos.

As condições, porém, actualmente, são muito diferentes.

Melhoraram consideravelmente e hoje podemos orgulhar de possuirmos uma marinha mercante em número e qualidade, que já nos não envergonha, tendo-se, para isso, adquirido, nestes últimos anos, excelentes navios novos para transporte de passageiros e carga, construídos por encomenda nossa, nos melhores estaleiros da Europa, outros em construção e mais que se irão encomendando, à medida que o fundo de aquisição de navios vá dando margem para novas encomendas.

Tão grande ressurgimento, que não pára, deve-se, inegavelmente, à publicação do Decreto N.º 20700 de 31 de Dezembro de 1931, do que resultou a criação da Junta Nacional da Marinha Mercante — Decreto que provavelmente não teria dado os resultados desejados, se não tivesse havido a felicidade da escolha ter recaído para Presidente da referida Junta num dos mais distintos oficiais da nossa Marinha, o Excelentíssimo Senhor Américo Tomaz, muito digno Capitão de Mar e Guerra e actualmente Ministro da Marinha, onde imediatamente evidenciou as suas altas qualidades de reorganizador, lúcida inteligência e bom senso prático, qualidades estas que o tornam conhecido e estimado por todo País.

Bem andou, pois, o Governo e a merecidos louvores tem direito, em ter procurado a forma de defender duma ruina certa as nossas empresas de navegação e para a evitar promulgou o já citado Decreto N.º 20700, afim de pôr termo à luta de concorrência que a Companhia Nacional de Nave-

gação e Companhia Colonial Navegação estavam travando, com transporte de merdadoras, gado e passageiros, entre a Metrópole e as nossas Colónias.

Pena foi que o referido Decreto não tivesse abrangido também o encargo de resolver a questão dos transportes terrestres e que em vez de Junta Nacional da Marinha Mercante, esta tivesse a designação de Junta Nacional da Marinha Mercante e dos Transportes Terrestres — porque se assim tivesse sido feito, a acção do Senhor Comandante Américo Tomaz, tenho a certeza absoluta disso, teria colocado, também, os Caminhos de Ferro numa situação financeira, brilhante, semelhante à da nossa Marinha Mercante e em condições, até, de poder mandar construir as várias linhas transversais que o País reclama e que já poderiam estar construídas há muito, sem encargos para o Estado entre as quais destacaremos:

1.º — Do Setil, Vale de Santarém, Santarém ou Entroncamento até Peniche, com passagem por Rio Maior e Caldas da Raínha, de forma a ligar as linhas do Norte com a do Oeste;

2.º — Da Lamarosa, Paialvo, Ceissa ou Chão de Maçãs, a ligar com a estação de Leiria, com passagem por Fátima, Batalha e Leiria;

3.º — De Tomar a Miranda do Corvo, para servir os concelhos de Ferreira do Zézere, Alvaiáze, Ancião e Figueiró dos Vinhos;

4.º — O prolongamento da linha de Coimbra a Serpins, até à Covilhã, com passagem por Arganil — e um ramal desta vila até Santa Comba Dão.

Os caminhos de ferro não tiveram a sorte das companhias de navegação — e bem mereciam que a tivessem, porque, além dos importantes serviços que internamente prestam à Nação, tem ainda a missão de fazer as ligações por terra entre o nosso País e a Europa.

A Companhia Nacional de Navegação desfrutou sempre uma situação financeira desafogada, enquanto era ela que se encontrava em campo a fazer as comunicações entre a Metrópole e as nossas Colónias.

É de justiça, porém, dizer-se que a referida Companhia nunca abusou na questão dos preços dos transportes, quer de passageiros, quer de mercadorias, apesar de ter uma certa liberdade para o fazer, motivo porque teve sempre a simpatia geral da Nação.

A sua situação, porém, começou a modificar-se muito, para pior, com o aparecimento da Companhia Colonial de Navegação, em virtude da concorrência e luta de preços que esta Companhia lhe começou a fazer, o que poderia arrastar as duas empresas para a ruina.

Uma situação destas, evidentemente, não convinha à Nação — e por este motivo tornou-se necessária a intervenção do Governo.

Várias foram as tentativas que o Governo lançou mão para proteger eficazmente estas duas importantes empresas de navegação e, consequentemente, os capitais nas mesmas empregados.

Assim, por Decreto N.º 12605 de 5 de Novembro de 1926 e N.º 13101 de 29 de Janeiro de 1927, depois de minucioso inquérito, o Governo reconheceu a necessidade de socorrer as duas Companhias de Navegação, com financiamentos, sendo de 37.800.000\$00 à Companhia Nacional de Navegação e 15.800.000\$00 à Companhia Colonial de Navegação.

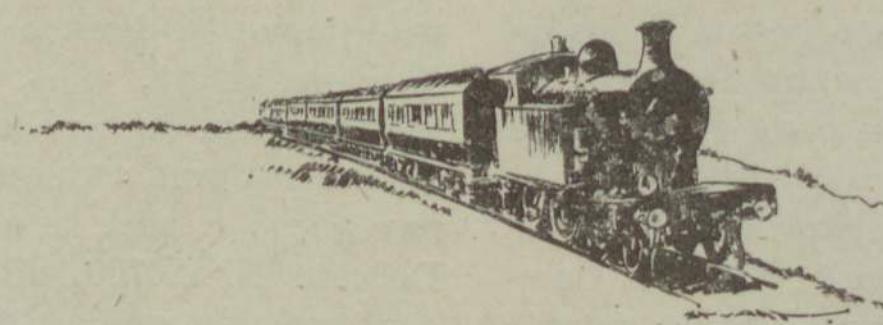
Que a situação destas duas empresas inspirava certos cuidados ao Governo, prova-o o relatório que antecede o referido Decreto N.º 13101, visto ter-se chegado a admitir a hipótese de se tornar necessário proceder-se à fusão das duas mencionadas empresas.

Sempre com louvável intuito de auxiliar tão úteis empresas e de salvaguardar, ao mesmo tempo, os interesses e prestígio da Nação, o Governo, por portaria de 7 de Janeiro de 1929, nomeia uma comissão para estudar as bases de um acordo entre as empresas portuguesas de navegação.

Esta comissão terminou por se dissolver, sem nada ter conseguido.

A seguir à dissolução desta comissão, novas comissões foram nomeadas para o mesmo fim, sendo uma em 14 de Janeiro de 1930 e outra de 27 de Fevereiro de 1931, a primeira do Ministério das Colónias e a segunda dos Ministérios da Marinha e das Colónias.

Não foram mais felizes estas comissões, por quanto, por Decreto N.º 19476 de 17 de Março de 1931, ambas foram, também, dissolvidas, tendo sido nomeada uma outra que, finalmente, concluiu os seus estudos e que imediatamente foram presentes ao Governo, do que resultou a publicação do importante Decreto N.º 20700 de 31 de Dezembro de 1931, a que nos temos referido.



A DESCIDA AO LIMBO

Por AQUILINO RIBEIRO

NA camarata, simultaneamente dormitório e recreio dos dias inclementes, sentíamos que por debaixo de nossos pés havia um limbo. Um limbo indevassado. Que se conservava dentro? Cascalho, ar sediço, tesoiros, objectos preciosos que os jesuitas não puderam levar quando a Companhia de Jesus foi banida de Portugal e seus domínios pelo fero ministro de D. José, Sebastião José de Carvalho e Melo? E, malucando, acudia-me teimosamente ao espírito o adágio respigado algures: *por baixo do saal há al.*

Um dia, conduzido por mero instinto de mexerique à casa das arrecadações, dei fé da tampa dum alçapão, por onde logo me palpou que poderia descer-se à estância misteriosa. Continuava ela a ser um domínio improfundado, cuja existência a uns não interessava e o maior número nem sequer presumia. A mim não me saía do juízo. Além de morcegos e teias de aranha, que é o que poderia conter a imensa cave? Nada mais que um vácuo morto como as cavernas dos trogloditas, cinzas dum necrópole de religiosos, ossadas de cripta *engloutie*, depósito sabe se lá de quê? E a mania sobretudo dos tesouros escondidos, que ocupa os cérebros pueris, seja de crianças, seja de rústicos, sonhados através da tradição oral e dos contos das tias Custódias, ou através do livro de S. Cipriano, incubada de maneira patológica no bestunto do português, de tempos a tempos voltava a chocar-nos no entendimento. Um dia abri-me com o Gasco que se fazia meu amigo. Ele quedou um instante a cismar, os olhos lentos, pestanudos, fitos num plano abstracto, olhos cujo negrume reflectia a minha imagem como a dum árabe no deserto, e proferiu:

— Queres tu, um dia destes descemos lá...? Levamos uma vela... fósforos...

Ficou entendido. O domingo seguinte, pretextando ter de dar umas voltas de joelhos ao pene-dinho de Nossa Senhora, prometidas por qualquer dor de barriga, para não sairmos a passeio, mal voltaram costas, pulámos ao sótão dos trastes velhos. Arredámos o que havia por cima do alçapão, lenha, cacaria, e depois dum bocado de trabalho destrancávamos a tampa, feita de grossos xaiméis de castanho e precintada de ferro, que nos havia de dar passagem *ad infera*. Erguemo-la, e logo um relento de catacumba, salitroso e mefítico com suas sombras enoveladas nos lufou ao rosto. Ao contrário do que esperávamos não havia escada para o subterrâneo, mas sim um velho tronco de

pinho sobre o qual, à laia de degraus, haviam pregado pequenos tacos de madeira, à distância de palmo uns dos outros. Não hesitámos mais que um minuto. Eu enfiei-me pela abertura, o Gasco acendeu a luz e passou-ma. Depois eu com a vela na mão e às arrecuas, ele atrás, mergulhámos no sub-solo.

À altura suputada, achámos pé. Estávamos num dos vãos duma arcaria extensa, meia entulhada do lado do claustro, e à luz da vela contemplámos os seus pilares de cantaria lavrada, branca como se acabasse de sair da pedreira, e duma robustez babilónica. Em seguida, avançando na direcção sul, aos jactos de claridade que se coavam pelos resquícios das portas mal empedradas, viradas para a cerca e que nos intrigavam com sua cegueira, pudemos seguir ao lance de olhos o desenvolvimento da galeria, perdendo-se ao fundo em penumbra. Não foi sem um certo assombro que prosseguimos assombrados por todo aquele ar de hermético e enfeitiçado. A páginas tantas, um bando de morcegos espirrou das abóbodas e, roçando-nos a cara, difundiu-se a torto e a direito, padejando os ares com frenesim. O Gasco rompeu a bater o dente, amedrontado:

— Vamos embora!

— São morcegos. Não tenhas medo que te não comem!

Fomos até o extremo da galeria com o chão entulhado de detritos de tôda a sorte, nada de interessante se entremostrando aos nossos olhos além da poderosa traça arquitectónica com sua quadrangulação espessa e linhas ogivais de sustentamento, harmoniosamente lançadas. Mas lés a lés desta galeria e paralela com ela, como induzia a crer a planta dos outros andares, corria uma segunda e porventura uma terceira com a mesma ordem de arcos e de colunas. Uma grande mole de aterro erguia-se a todo o longo, quase lhes obstruindo os vãos. Ficavam a ver-se pequenos meatos e, pois que desempenhávamos o papel de exploradores, enfiámos, rastejando, por um deles, e dêste modo conseguimos transitar para o outro lado. O risco desta galeria era absolutamente análogo ao da primeira. Alvorocando com a luz as sombras amortiçadas dos ângulos, algumas das quais pareciam erguer-se da terra com a silente lubricidade de cocas e fantasmas acocorados, nada se nos ofereceu de singular. O granito sobre o amarelo, que chamam granito olho de perdiz, entoava ali uma espécie de canto-chão dos defuntos. Onde estavam os cofres de ferro, chapeados como

carros de guerra, com coisas e loisas dentro e papéis do maior sigilo? Nem um sarrafo para amostra.

Novo tortolão de terras e pedrulho se alongava à banda da galeria, entaipando uma segunda série de arcos. Pouco faltava para estarem obturados como os primeiros, as résteas porém que lobreguejavam convidaram-nos a seguir avante. Não era temerário julgar que os cabouqueiros, à medida que rasgavam os alicerces, iam dispor o aterro em grandes leivas de modo a não estorvar o desenvolvimento da sua tarefa. A qualquer altura viria o *deblayage*.

Levados pela fascinação do desconhecido arrojámos-nos mais uma vez a gatinhar para uma das goelas de madrigueira, dispostos a transpor para a outra banda. Eu ia adiante, o Gasco atrás, a alumiar com a vela. De repente, não sei bem explicar, faltou-nos o pé e escorregamos pelo arrampadoiro indo parar a grande fundura lá em cacos de rolha. Onde estávamos nós? Desgraçadamente o Gasco deixou cair a vela que se apagou e perdeu. Por sorte, resvalámos pela terra em declive e não só não nos magoámos, mas acertou ficarmos juntos.

Tacteámos o chão à procura da vela; não houve forma de a achar. Tínhamos fósforos e tentámos acender um. Estávamos tão nervosos que nos fartámos de charriscar na caixa, e só depois de inutilizar uma meia dúzia deles é que conseguimos fazer luz. Santo Deus, achavamo-nos no fundo dum poço oblongo, felizmente a terra havia caído em cone, o que permitia marinhar por ela acima sem grande esforço. E o nosso primeiro impulso foi de facto remontar a rampa e procurar a passagem por onde tínhamos furado. Bem o fizemos, mas passagem, de grilo!

— Ela cá deve estar! — exclamei para o Gasco que burrinava no meu encalço.

Apalpámos, tornamos a apalpar a abóbada, consumimos os fósforos todos, e não descortinámos a gateira maldita. Ter-se-ia atupido com terra que, mercê da humidade, se houvesse colado às paredes e desprendido pelo contacto ou simples impressão da nossa travessia? Todas as conjecturas, as mais absurdas, nos pareciam lógicas e aptas a explicar o abracadabrante mistério. Se me visse a um espelho, provavelmente teria medo de mim. Ia jurar que se me haviam postos os cabelos em pé e no rosto se me espalhava a amarelidão da morte. Estava ali a nossa indeclinável supultura? O Gasco desatou a chorar.

— Amadeu, se gritássemos...? — disse-me ele balbuciando.

— Sim, podemos gritar. Mas por agora, não vale a pena. Não nos ouviam. Anda tudo fora. Deixa-os voltar e gritamos, se ainda for preciso. Não há-de ser, que a Senhora da Lapa ouve-nos. A saída, por aqui ou por ali, cá está...

Volvemos a procurar, rastejando, correndo a fieira da abóbada rente ao aterro palmo a palmo, e não só não encontrámos o oco ansiado como não nos luziu o mais pequeno reflexo de céu. O Gasco agarrou-se a mim num choro desfeito. Agarrou-se como um menino de colo a sua mãe, a face, que era fina e cetinosa, encostada à minha. Chorou, chorou com entrecortado e convulso gemedouro. Depois a sua angústia tornou-se flébil. Enroscado ao meu pescoço, carpia-se:

— Morremos aqui, deixá-lo! Ao pé de ti, não me custa morrer.

— Qual morrer! Deixa voltar do passeio e grita-se. Se nos ouvirem, ouviram. Se não ouvirem, dão pela nossa falta e procuram-nos. Hão-de acabar por descer aos baixos. Não ficou o alçapão aberto a ensinar o caminho...?

Não sei se o Gasco ouviu as minhas explicações, que foram prolixas e, não obstante a lógica, permeáveis ao scepticismo mais rotundo. Carregava-me com o peso todo sobre o peito e o anélito saia-lhe regular e fundo. Dormia. O esgotamento nervoso trouxera o sono ao deprimido. Estava nos meus braços como uma criancinha, e eu não me mexia com receio de despertá-lo. Tal escrúpulo quase me inibia de sentir a mal-aventura. No amago, atrás da minha inquietação, um palpitar instintivo, muito forte, dizia-me que mais bocado menos bocado, encontraria a saída daquele sepulcro absurdo. E permaneci sossegado no intuito de não perturbar em meu companheiro a obra de recobramento que operava a natureza. E eis que, divagando, pareceu-me ver cintilar em frente de mim. O quer que era tremeluzia e apagava-se como um fiapo de penugem branca levada no vento. Sim, de quando em quando, sempre que depois de fechar os olhos os abria para varrer da retina a visão obsessa, reaparecia o ludibriante alvor. E não me dominei: pus o Gasco no chão e fui direito, rastejando, ao sinal prodigioso. Graças, minha boa Nossa Senhora da Lapa, era um fio de luz, delgado como retrós, que se filtrava entre a linha da abóbada e o cume do entulho! Como podia ser não a haver eu encontrado antes?! Sem me demorar grandes segundos a reflectir no enigma, para cuja decifração muito devia ter contribuido o sol, alumiano daquele lado no seu discurso para o meio dia, tratámos de nos safar dali. Não foi difícil. Rapando a terra a mãos raivosas, dilatámos a brecha e pusemo-nos ao fresco. Dali a minutos estávamos na camarata a escovarmo-nos, sujos e imundos do terriço e miasmas das catacumbas, veros láza os ressurectos. O Gasco ria e abraçava-se a mim com desordenada exaltação, esvaido de todo de entendimento no desafogo da terrível aventura que acabava de passar.

(Duma novela em preparação)

Novas carruagens da C. P.

A experiência oficial da primeira carruagem fabricada na Suíça foi coroada de grande êxito

COMO recentemente anunciamos, a C. P., que está a renovar grande parte do seu material, com o fim de melhorar os seus serviços e de proporcionar ao público um maior número de comodidades, encomendou há meses, na Suíça, à Fábrica Schindler, 60 carruagens, a primeira das quais foi oficialmente experimentada, no 17 de Junho, na linha de Sintra.

A nova carruagem, que mede cerca de 23 metros de comprimento, assenta em quatro eixos com «boggies» e é pintada de cores claras, apresentando linhas modernas e sendo provida do melhor conforto. Nas experiências feitas, anteriormente, nas linhas de Oeste e Norte, verificou-se que o material se comportou admiravelmente à velocidade de 120 quilómetros à hora, o que constitue o melhor elogio.

A marcha efectuada na experiência oficial desta carruagem, teve início na estação do Rossio, às 12 horas, chegando a Sintra às 12,31, depois dum paragem no Cacém.

Foram passageiros desta carruagem os srs. ministro da Suíça, eng.º Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro, os Administradores da C. P. engenheiro Leite Pinto, Prof. Dr. Fezas Vital, o Director Geral da C. P., eng.º Espregueira Mendes, eng.º Branco Cabral, secretário geral da C. P., os subdirectores da C. P. eng.ºs Pereira Barata, Pedro de Brion, Pinto Bravo e Campos Henriques; os chefes de Divisão, eng.ºs Fernando Arruda, Sousa Nunes, Mário Fonseca e Dr. Faria Lapa; os subchefes de Divisão, engenheiros Custódio Nazaré, Francisco Menda e Francisco Antunes; os chefes de serviço, dr. Lopes de Andrade, Adriano Baptista, J. Castelo Branco, Vasco Viana e dr. Luís Figueira e ainda outros técnicos de caminhos de ferro.

Como convidados seguiam também os srs. Robert Maurice e Lucien Musy, da Legação da Suíça; Armand Bourgnon, director do Centro Nacional de Turismo em Lisboa; Louis Bourquin,

presidente da Câmara do Comércio Suiço em Portugal, M. Marco, director da France Press; Flarin Niederek, do Centro de Turismo de Zurich; A. Schindler, representante da fábrica construtora, eng.º Penha Garcia, eng.º Luís Costa, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Os jornalistas portugueses e estrangeiros tiveram, no trajecto, a camaradagem do sr. António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P..

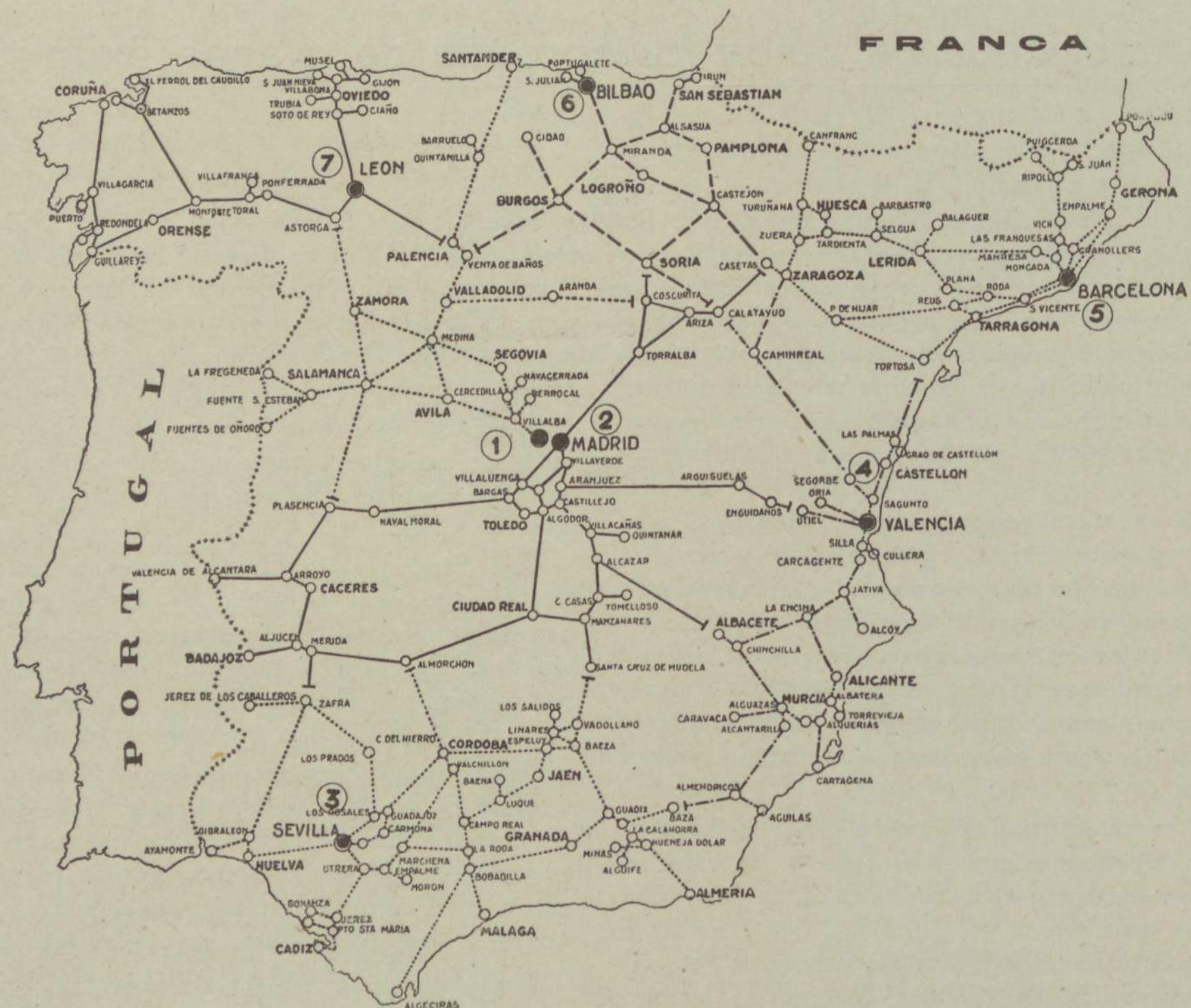
Em Sintra, e no Hotel Nunes, foi oferecido um almôço pela Direcção da firma centenária Schindler Wagon S. A. Pratteln a todos os convidados. Presidiu à refeição o sr. ministro da Suíça, tendo o primeiro brinde sido pronunciado pelo sr. A. Schindler, que agradeceu todas as facilidades concedidas pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e pela Administração da C. P., afirmando que a firma sua representada tem a maior satisfação em colaborar no progresso ferroviário de Portugal. Falaram em seguida o ministro da Suíça, dr. Bruner, que se referiu às boas relações entre Portugal e a Suíça; o escritor Francisco Costa, que, em nome da Câmara Municipal de Sintra, agradeceu a visita de tão distintas personalidades àquela vila; o sr. professor Fezas Vital, que se referiu aos esforços da C. P. em bem servir o público e contribuir para o progresso dos caminhos de ferro portugueses; o sr. engenheiro Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro, que agradeceu os cumprimentos do sr. ministro da Suíça e declarou que o Estado português aplaude sempre todos os esforços empreendidos no sentido de que o progresso dos nossos caminhos de ferro seja sempre um facto, e, finalmente, o sr. engenheiro Branco Cabral, que cumprimentou amistosamente o sr. engenheiro A. Schindler, informando e provando à assistência de que Portugal tinha nele um sincero amigo.

Às 15 e 10 o comboio regressou a Lisboa, tendo chegado à estação do Rossio às 15,41.

Caminhos de Ferro Espanhois

Reorganização da RENFE

Divisão da rede em zonas



O Conselho de Administração da RENFE, na sua reunião de 6 de Abril, aprovou, para entrar imediatamente em ação, o Regulamento da organização geral daquela empresa ferroviária, cujo estudo minucioso já havia sido aprovado pelo Conselho Superior.

A descentralização prevista pelas circunstâncias, como fruto da experiência, é, pois, um facto.

Eis algumas características do referido Regulamento: A Direcção Geral será formada pelo Director Geral da Rede e por três Subdirectores Gerais adjuntos.

Ficam directamente adstritos à Direcção Geral os Serviços e Organismos seguintes: Secretaria General; com a Inspecção de Impressos; Assessória Jurídica; Serviço de Economato; Recepção de Materiais; Laboratório Central e Explorações Florestais.

O Departamento de Electrificação, com a sua organização e funcionamento actuais, continua dependendo directamente da Direcção Geral.

Os Serviços dos Departamentos que não se descentralizam são os seguintes: Sanatório; Seguro de Doença; Contabilidade Geral; Intervenção Geral de Gastos; Abastecimentos e Armazens; Estudos e Unificação do Material Motor e Móvel e Oficinas Gerais.

A Rede, para efeitos de direcção e execução dos Serviços descentralizados dividiu-se em sete zonas, como se vê no mapa que publicamos junto, e cujos directores terão plena liberdade de iniciativa.

Os Directores de Zona manterão estreita relação com as autoridades locais, com a clientela dos caminhos de ferro e as entidades industriais, agrícolas e comerciais.

A «Casa dos Açores»

Por REBELO DE BETTENCOURT

A situação da «Casa dos Açores», em Lisboa, no que se refere à parte financeira, é precária, segundo depreendi da leitura de um artigo publicado há semanas no *Portugal, Madeira e Açores*. Uma comissão procura, afanosamente, chamar o maior número possível de açorianos para que, com uma quota mensal, o velho organismo possa viver mais desafogadamente, saldar as suas dívidas, realizar alguns melhoramentos, mudar de sede, se isso for necessário, e, assim, afastar a ameaça da sua suspensão definitiva. Fui, há dias, abordado por um conterrâneo meu e membro dessa comissão para que, novamente, eu fizesse parte do número de sócios daquela instituição. Foi por ele que tive conhecimento exacto da crise em que se encontra a «Casa dos Açores».

Há muitos anos que deixei de ser sócio dessa instituição. Por que me desinteressasse absolutamente da vida e dos destinos da «Casa dos Açores» e dos problemas para cuja defesa ela foi instituída? Quem, habitualmente, lê os meus artigos, sabe tão bem como eu que, quando escrevo para a imprensa da minha ilha, é sempre ao assunto açoriano que dou a minha preferência. Trinta anos de Lisboa não me despaixaram, se me permitem a expressão. Continuo a ser o mesmo micaelense de sempre, a tal ponto que, nos meus melhores versos, naqueles em que mais se adivinha a paisagem natal, eu não deixo de fazer transparecer a minha qualidade de ilheu. Muitas vezes tenho dito e escrito que quando se nasce açoriano é para sempre.

Porque deixei então de fazer parte, como sócio, da «Casa dos Açores?» E, principalmente, porque deixei de comparticipar nas suas reuniões? Precisamente por que, em dada altura, a «Casa dos Açores», em vez de ser um órgão de propaganda e defesa dos problemas das nossas ilhas passou a ser um pretexto para reuniões familiares, aos domingos, com o nome de «Tardes açorianas» e a que davam a honra da sua presença gentilíssima algumas meninas de Lisboa e alguns estudantes das nossas escolas superiores. Longe de mim a ideia de condenar esses passatempos tão agradáveis aos jovens de ambos os sexos. O que lamento é que a actividade cultural e recreativa da «Casa dos Açores» se limitasse, no inverno, a meia duzia, ou pouco mais, de bailes.

No entanto, não sendo já sócio da «Casa dos Açores», por entender que os bailes só deviam ser custeados exclusivamente pelas pessoas que se davam ao prazer de dançar, não fui alheio a duas sessões cultu-

rais. Efectivamente, fui eu que lembrei o centenário do Padre Sena Freitas e indiquei o nome do ilustre jornalista e poeta Padre Moreira das Neves para evocar, dignamente, a obra do eminente micaelense; fui eu também que fiz com que a Direcção da «Casa dos Açores» convidasse o ilustre professor e escritor, Dr. António do Prado Coelho, discípulo dos mais queridos de Teófilo Braga, para celebrar a data do centenário do nascimento do grande poeta da *Visão dos Tempos* e do autor da «História da Literatura Portuguesa».

Não ficou por aqui a minha acção. Para o fundo da assistência entreguei alguns exemplares do meu trabalho «Teófilo Braga, mestre nacionalista». E enquanto eu, como micaelense, não me esquecia dos centenários de Teófilo Braga e do Padre Sena Freitas, os faialenses esqueceram-se do centenário do Dr. Manuel de Arriaga, nobre figura de idealista.

Precisamente porque a «Casa dos Açores», a que, aliás, deram a sua colaboração os mais eminentes homens das nossas ilhas, começava a esquecer-se de certas pequeninas coisas e por que, além disso, sentíamos uma cortina de ferro para alvures de interesse geral, criou-se — embora com duração efémera — o Grupo dos Amigos de S. Miguel. A alma desse Grupo foi o Dr. Jacinto Carreiro — que a «Casa dos Açores» nunca soube e quis aproveitar, nem mesmo, posso asseverá-lo, por ocasião do «I Congresso Açoriano». Acompanhei com entusiasmo o Dr. Jacinto Carreiro, até ao ano da minha grave e prolongada doença. Deve-se a ele, há 5 anos, no domingo do Senhor Santo Cristo um jantar de confraternização de Açorianos, no Hotel Internacional em Lisboa; foi ele quem teve a ideia de reunir a colónia dos açorianos de Lisboa para uma visita de homenagem às exposições do grande escultor Canto da Maia, no Estúdio do Secretariado de Informação; quem levou ao Palácio da rua Barata Salgueiro algumas dezenas de ilheus a prestar público apreço aos pintores ilustres das nossas ilhas, Domingos Rebelo e Machado da Luz; quem promoveu, em Sintra, um almoço de homenagem ao falecido governador capitão Sérgio Vieira, que realizou, como, com meus próprios olhos, pude verificar durante a minha visita a S. Miguel, uma obra notabilíssima. Foi o Dr. Jacinto Carreiro quem, ainda, reuniu em volta do Dr. Humberto de Bettencourt, então já presidente do Instituto Cultural de Ponta Delgada, um grupo de açorianos, dando-se a coincidência, na ver-

dade curiosa e digna de registo, de terem comparecido ao banquete em sua homenagem os governadores dos três distritos do arquipélago.

Graças ao Dr. Jacinto Carreiro, iniciou-se, na Biblioteca Municipal de Sintra, uma coleção de autores das nossas ilhas e criou-se, na Sociedade de Geografia de Lisboa, uma Secção de Estudos Açorianos. Ele foi, não há dúvida, durante quatro ou cinco anos a figura mais alta e ardente do nosso açorianismo. É-me imensamente grato ao meu espírito de açoriano recordar e louvar aqui a sua acção.

Porque não procura a «Casa dos Açores» aproveitar este magnífico elemento, tanto mais que hoje a velha instituição parece atacada de grave enfermidade?

Dizia-me há pouco um dos sócios que mais se têm interessado pela existência da «Casa dos Açores»:— «é preciso que se esqueçam agravos e injustiças e se recebam de braços abertos todas as iniciativas inteligentes. A política regional carece da união de todos os açorianos».

Lembrarei agora, pois o facto é desconhecido de muita gente, que o fundador e sócio n.º 1 da «Casa dos Açores», então «Grémio dos Açores», há muito tempo que se mantém afastado das actividades deste organismo.

Refiro-mo a Carlos d'Ornellas, espírito sempre moço, empreendedor, uma verdadeira inteligência dinâmica. E, que eu o saiba, nunca a «Casa dos Açores» se lembrou de prestar justiça ao seu fundador.

A crise da «Casa dos Açores», anunciada, com

certo alarme, pelo *Portugal, Madeira e Açores*, pode resolver-se facilmente. Basta que se esqueçam agravos e bairrismos extremos, que se apele para a verdadeira confraternização dos açorianos e que se chame para dirigir as suas actividades homens de acção como o Dr. Vasconcelos Arruda, que já deu provas brilhantes da sua capacidade directiva; o Dr. Jacinto Carreiro, Carlos d'Ornellas, Manuel Baptista Machado da Conceição e muitos outros em cujos corações arde sempre a labareda viva do mais sincero açorianismo.

A «Casa dos Açores» já realizou uma obra que dignifica e justifica a sua existência.

Essa obra carece de ser continuada não a favor de uma só ilha mas em benefício de todo o arquipélago. A colónia açoriana de Lisboa, se não é tão grande como as das outras províncias, é, no entanto, muito importante. Está, porém, dividida. Para a congregar é necessário que à sua frente se coloquem não apenas pessoas que sejam simplesmente ilustres mas também verdadeiramente dinâmicas.

Em crise, que durou perto de dez anos, esteve a «Casa do Algarve». Ressuscitou há um ano. Quanto à «Casa de Leiria», que tem realizado sessões culturais de interesse, funciona apenas em duas salas alugadas à «Academia de Amadores de Música»...

Repto: a «Casa dos Açores» pode e deve vencer a crise por que está passando. Basta chamar aqueles a quem, um dia, fechou as suas portas.

(Do diário de Ponta Delgada — *Açores*).



Vila Nova de Famalicão

FIALHO de Almeida, alentejano de nascimento e por temperamento, admirava o Minho, as suas paisagens doces e verdes e, por consequência, quando um dia visitou a Galiza não deixou de lhe render também comovida e sincera homenagem. É que tanto o Minho como a Galiza constituem um perfeito contraste com a paisagem do Baixo Alentejo. Alma de artista, esse contraste não podia deixar de impressionar e cativar.

No seu livro *Estâncias de Arte e de Saudade*, Fialho, que conhecia Famalicão, descreveu assim, com as tintas alacres da sua pena prodigiosa e mágica, o encanto da paisagem desta região minhota:

«É por certo um hilariante e verde panorama, como todos os do Minho montanhoso, onde a vegetação se empraz cobrir um solo pobre, dos mais opíparos brocados e das mais aparatosas louçanias. Na chã do vale a cultura hortícola verdeja em matizes inquietos e mui tenros: feijões, milharais, os quadradinhos de couve e de batata, o cordão de vinha marginando as fazendas, ou sobre armações presas em postes, ou trepando a negrilhos e cerdeiras e caindo daí em flâmulas de pâmpanos...»

Na verdade, os campos que rodeiam Vila Nova de Famalicão são de uma beleza sem par. São a transição, na verdade admirável, da paisagem do Alto Douro para a paisagem minhota. Ninguém, por isso, pode ficar indiferente ao seu aliciante e feiticeiro encanto.

Vila das mais progressivas e ricas do norte do País, Famalicão, concelho de 1.^a ordem e fiscal de 1.^a classe, está passando por notáveis melhoramentos devido à iniciativa e ao espírito culto dos seus homens de ação. Efectivamente, há uma grande diferença entre a vila do tempo de Camilo e a vila, quase cidade, dos nossos tempos. Até o que há nela de pitoresco ganhou vantagens e se valorizou. A população global do concelho aproxima-se rapidamente dos 60 mil habitantes. Centro agrícola importante, é hoje, igualmente, um grande centro industrial, sendo em número de vulto as suas fábricas de tecidos e fiação, malhas, lanifícios, serração de madeiras, relógios, botões e pentes.

Com estação ferroviária na própria vila e servida por excelentes estradas, Famalicão comunica facil-

cilmente com Braga, Porto, Santo Tirso, Guimarães, Póvoa de Varzim e outros pontos importantes do Norte. Nesta facilidade de comunicações assenta o segredo do desenvolvimento do seu comércio e da prosperidade da sua indústria.

Vila encantadora, modernizada e com tendências a crescer e a transformar-se em cidade, Famalicão é muito visitada em toda a roda do ano, principalmente por ocasião das suas festas e das suas romarias.

As feiras mais importantes são as que se realizam em 8 e 9 de Maio e 29 e 30 de Setembro, nelas predominando a transacção de cereais, gado cavalar e bovino. As suas romarias atraem numerosos forasteiros de todos os pontos do concelho e das terras mais próximas. A alma minhota, alegre e comunicativa, manifesta-se nesses dias. Não perde o seu tempo quem lá fôr por simples curiosidade. O povo minhoto é tradicionalista e mantém, com as características dos séculos idos, as suas antigas usanças. Têm fama, por isso, naquelas redondezas, as romarias da Senhora das Dores, a seis quilómetros da vila; a do Senhor dos Aflitos, na freguesia da Cruz, a quatro quilómetros e a de Santa Catarina, no Monte do Facho, a três quilómetros.

Como dissemos acima, Vila Nova de Famalicão está a modernizar-se. Com efeito, os prédios que se construiram recentemente são de magnífico aspecto; as suas ruas foram melhoradas, abriram-se algumas avenidas, ergueram-se novos bairros. Em frente dos Paços do Concelho inaugurou-se há anos um monumento a Camilo Castelo Branco. O escritor não nasceu ali, mas viveu durante largos anos, até morrer, em São Miguel de Seide, numa casa, onde, hoje, depois de reconstruída, se instalou uma espécie de Museu, onde se guardam, religiosamente, algumas recordações do grande romancista e mestre insigne da prosa portuguesa. É sempre com devoção e respeito que se visita essa mansão, onde o autor de tantas novelas que, ainda hoje, fazem comover até às lágrimas não apenas as mulheres mas também todos os homens de sensibilidade, escreveu as suas melhores páginas e sofreu as mais cruciantes dores. Em frente da casa, monumento de glória literária e de martírio humano, ainda existe a velha acácia do Jorge, de Jorge seu filho.

A cinco quilómetros de Famalicão encontra-se

OURIVESARIA CUNHA

J. M. Cunha & Filho, L. da

OURO — PRATAS

JÓIAS — RELÓGIOS

Vila Nova de Famalicão

Telefone 4

Sampaio Carvalho, Genro & C.º, L. da

Sucursal no PORTO: Largo de S. Domingos, 32 — TELEF.: 5447

Armazém de Ferragens, Materiais de Construção e Adubos. Depósito de Louças e Vidros — Derivados «ROBBIALAC» e Agentes do Cimento «SÉCIL»

Depósito da FUNDIÇÃO DA CEGONHEIRA

Rua Adriano Pinto Basto
Campo Mousinho d'Albuquerque

Vila Nova de Famalicão Telef.: 29 e 169

Simões & Companhia

MERCEARIA, CHÁ,
CAFÉ E PAPELARIA

Rua Adriano Pinto Basto, 41 a 47

Vila Nova de Famalicão Telefone, 11

CONFEITARIA E PASTELARIA

DE

Alvaro Bezerra & C.º, L. da

Fabrico especial de Pão de Ló, Doces e Biscoitos

Únicos depositários da Comp.º de Vinhos do Alto Douro

Telefone, 10

Vila Nova de Famalicão

Alves, Oliveira & Machado, L. da

ARMAZÉM DE:

Ferragens, Tintas, Materiais de Construção, Tubos de Gré e de Cimento, Adubos Químicos, Etc.

Avenida Dr. Oliveira Salazar

Telefone 110

Vila Nova de Famalicão

SAPATARIA

Horácio Gomes de Paiva

Grande sortido de calçado da Fábrica ATLAS

Execução rápida e perfeita
de qualquer medida ou conserto

Rua de Santo António, 39

Vila Nova de Famalicão

CASA MARINHEIRO

FAZENDAS, MODAS, MALHAS E CAMISARIA

Produtos de Perfumarias e Beleza,
— Guarda-Chuvas e Chapéus —*José Rodrigues de Carvalho*

Rua de Santo António Telefone, 150

Vila Nova de Famalicão

ESTABELECIMENTO DE FERRAGENS
DE

ALCINO FREITAS

92 — Rua Adriano Pinto — 94

VILA NOVA DE FAMALICÃO

TELEFONE, 44

Ferro T e arame para ramadas. Chapa zincada, rede para vedações, arame de espinhos e tesouras de podar. Cutelarias e Cimento. Óleos. Tintas e Vernizes. — Panelas, Caçarolas, Certãs, Grelhas, etc. —

ARTIGOS DE CAÇA E PESCA

Epingardas e Pistolas — Cartuchos carregados e balas

uma magnífica estância balnear: são as conhecidas e acreditadas *Caldas da Saúde*. E como as águas medicinais têm concorrido para o turismo, Famalicão tem ali, com essa estância de cura, um pretexto para atrair os turistas e valorizar-se, por consequência, como centro de turismo.

Terra de trabalho, as suas classes profissionais encontram-se devidamente organizadas. Assim, temos ali o Grémio do Comércio, o Grémio da Lavoura, o Sindicato Nacional dos Empregados no Comércio, o Sindicato Nacional dos Empregados da Indústria Textil e o Sindicato Nacional dos Metalúrgicos. A enumeração destas organizações dá a medida justa das diversas actividades da vila progressiva.

Famalicão possue hospital, biblioteca, uma associação desportiva, o Ateneu Comercial e Industrial, cafés, restaurantes, um hotel e várias pensões.

Os arredores de Famalicão são pitorescos e dignos de visita. Na freguesia de Arnoso merece a nossa atenção a linda igreja paroquial; em Castelões há, como monumento de apreço, a *Casa dos Pombais*.

Por todo o concelho abundam os estabelecimentos fabris. São as suas indústrias, as suas madeiras e os seus vinhos que constituem a base da prosperidade do importante concelho de Famalicão. Terra de trabalho e de encanto, Famalicão progride a olhos vistos.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

OS POUcos EXEMPLARES QUE RES-
TAM DO I VOL. ESTÃO À VENDA

EM PREPARAÇÃO A NOVA
EDIÇÃO, EM UM UNICO VOLUME

FOLHADELAS & C.^ª

Armazém de Lanifícios

CORRESPONDENTES BANCÁRIOS

VILA NOVA DE FAMALICÃO
TELEFONE N.º 8 TELEGRAMAS — FOLHADELAS

AGENTES

Em LISBOA — Rua da Madalena, 75-1.^º
Telefone 22427

No PORTO — Rua de Traz, 87
Telefone 4279

Grémio do Comércio

DO CONCELHO DE

Vila Nova de Famalicão

///

A DIRECÇÃO

Presidente Alberto Carlos de Sousa Araujo

Secretário António Andrade da Silva

Tesoureiro José de Oliveira Guimarães

C. Lopes & C.^ª

Armazénistas de Mercearia

Armazénistas de Azeite e Miudezas

Transportes privativos

///

Rua de Santo António

Telefone 9

Vila Nova de Famalicão

O Concelho de Abrantes

ABRANTES, cidade populosa e encantadora, com condições turísticas de primeira ordem, logo que tenha, como se projecta, um hotel moderno e se concluam as obras que fazem parte de um vasto plano de melhoramentos, está à frente de um importante concelho.

Mesmo assim, sem hotel turístico, Abrantes oferece hospitalidade e conforto nas suas pensões, nos seus restaurantes e nos seus magníficos cafés. É uma terra hospitaleira onde se passa agradavelmente não apenas umas horas escassas mas alguns dias de repouso de verdadeiro encantamento.

É agora, nesta quadra do ano, que Abrantes ostenta, como numa apoteose, as suas rosas e todas as flores dos seus jardins. Graças à uma antiga campanha, empreendida por alguuns jornalistas, entre os quais não devemos esquecer esse fino espírito de artista que é o sr. Diogo Oleiro, quase todas as mo-

tecto que maior número de projectos fez para a cidade.

Centro de turismo — ninguém que tenha ido a Abrantes deixa de reconhecer as suas magníficas condições — os seus arredores são dignos de visita.

Sardoal, por exemplo, é uma das vilas mais graciosas do país, e quem der uma volta pelas freguesias do concelho, dará por bem empregado o passeio.

Comecemos pela terra mais próxima: *O Rossio ao Sul do Tejo*. Fica a um quilómetro da estação de Abrantes. Visto da cidade, o seu aspecto é de encanto, que não se desvanece ao aproximarmo-nos da povoação.

Assentando a sua vida económica na produção agrícola, também no *Rossio ao Sul do Tejo* as actividades industriais começam a ser importantes.

Contam-se por dezenas as casas agrícolas mais importantes da região.

Mouriscas é outra freguesia não só importante mas também pitoresca. Muito populosa, vai a caminho dos cinco mil habitantes. O seu casario, em que predomina a cor branca da cal, contribui para o aspecto risonho da povoação. O azeite é a sua principal produção agrícola. São numerosos os seus lagares, o que dá a medida da riqueza da terra. Entre as suas indústrias figura o fabrico de aguardente de frutos.

A cinco quilómetros de Abrantes encontra-se Alferrarede. Como todas as freguesias do concelho, é rica e pitoresca, saudável e alegre. A produção de azeite, pela quantidade e pela fina qualidade, dá fama à terra. Mas, ao lado das produções agrícolas há que registar algumas actividades industriais importantes. A «Companhia de Produtos Resinosos» tem ali uma fábrica de distilação por vapor, sendo de vulto a produção de pez e águarraz. A indústria de carnes fumada e preparadas é muito importante. Fabricam-se

ARTURO CORTÉS

Casa de amolação, peneiras e crivos
Amolam-se máquinas de tosquear e de barbeiro, com tóda a garantia
Encarrega-se de todos os trabalhos em chapéus de chuva
:: E VENDEM-SE ARTIGOS DO MESMO ::

Antiga Praça da Palha — ABRANTES — Junto ao Café Abadia

FRANCISCO INÁCIO DE OLIVEIRA

Madeiras em tosco e aparelhadas — Ferragens, Ferramentas e Utilidades
TINTAS ROBBIALAC — Gazolina e Oleos da Socony Vacuum Oil Company, Inc.
Telefone 208

ROSSIO AO SUL DO TEJO

JOSÉ AUGUSTO

FÁBRICA DE CORTICAS
LAGAR DE AZEITE

ROSSIO DE ABRANTES

TELEFONE: 38

A B A D I A

Café Restaurante

— DE —

Armindo Fausto de Assis Nunes

Se vier a Abrantes, não deixe de visitar a nossa casa: — é a que melhor serve e em melhores condições.

Óptima Pastelaria. Doces regionais — tais como Palha de Abrantes —

SERVIÇO DE RESTAURANTE com muito asseio e a preços módicos

— TELEFONE 10 —

Praça Barão da Batalha, 25

ABRANTES

MATERIAL PARA LAGARES DE AZEITE

APARELHAGEM MODERNA E PATENTEADA

Construtor especializado:

F. J. SOARES MENDES
FUNDIÇÃO DO ROSSIO DE ABRANTES

CHARRUAS E ACESSÓRIOS

Prensas para Vinho e Cortiça — Moinhos para cereais — Descaroladores para milho — Descarocadores de baço — Noras para rega — Máquinas para cerâmica. BIGORNAS — CAVALETES — TORNOS DE BANCADA

Fábrica e Sede:

ROSSIO DE ABRANTES — Telefone n.º 80

Escritório em Lisboa:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 19-3.º ESQ. — Telefone n.º 22733

End. Teleg. — MOAGEM-ABRANTES

Telef. N.º 65

Companhia de Moagem de Abrantes

S. A. R. L.

Fábricas de Moagem
e Massas Alimentícias

Panificação a Vapor

ABRANTES

Jesuino Monteiro

MADEIRAS,

FERRAGENS

E TINTAS

ROSSIO AO SUL DO TEJO

Telefone — ABRANTES 114

SÓ os bons produtos dispensam reclames
a peso de ouro, pagos pelos clientes

OS óleos «BLUE», «EAGLE» ocupam o
— primeiro lugar como lubrificantes —

Ferreira, Machado & C.ª

ROSSIO AO SUL DO TEJO

Telefone 171

ABRANTES

ARMAZÉM DE S. JOÃO

— DE —

JOAQUIM PAULINO

Mobilias, Móveis de ferro, Tapeçarias,
Artigos funerários, Máquinas de costura,
— Bicicletas e seus acessórios —

Rua do Comércio, 15-17-19 — ABRANTES

TELEFONE 78

Sucursal: Rossio ao Sul do Tejo

**GRANDES ARMAZÉNS DE MOBÍLIAS
EM ABRANTES**

Propriedade de LUIZ ALVES MILHO
Sucessora LEONOR DE OLIVEIRA MILHO

No próprio interesse dos compradores, torna-se sempre útil
uma visita a esta Casa, onde serão atendidos com ESMÉRO,
RAPIDEZ E ECONOMIA e o que é também muito importante
— com FACILIDADES DE PAGAMENTO.

Sempre em existência para entrega imediata:

MOBÍLIAS COMPLETAS PARA QUARTOS, SALAS
E CASAS DE JANTAR, PARA TODOS OS PREÇOS

MÓVEIS AVULSO EM VARIADAS CATEGORIAS

Preferi sempre os GRANDES ARMAZÉNS DE ABRANTES

FÁBRICA DE MOSAICOS HIDRÁULICOS
E PRODUTOS SIMILARES
DIRECÇÃO TÉCNICA DE
DOMINGOS GONÇALVES
PREÇOS SEM CONCORRÊNCIA
B. BAIXA — MOURISCAS — TELEF. 15

Pias, Salgadeiras, pedras para sacadas. Construções completas em cubos para moinhos de água. Marmorina. Bacias Javacopos e quaisquer outros trabalhos concorrentes à sua arte

Trabalhos em cimento armado e fibro-cimento.
Depósitos para qualquer líquido e tanques para lavagens de roupas. Tubagens e acessórios para esgotos e pressões.

Carvalho & Aparicio, L. da

Fábricas de serração em
Alferrarede e Chão de Codes

MADEIRAS
EM TOSCO E APLAINADAS
PARA CONSTRUÇÃO CIVIL,
TOROS PARA EXPORTAÇÃO
— E LENHAS —

///

Telefone 18

ALFERRAREDE

Telegramas:
THOMARENSE
Lisboa e
Alferrarede

AZEITES
TRIPAS
CARNES
DE PORCO
PREPARADAS

Simão & C.ª
Import. & Export.
—
ARMAZÉNS EM LISBOA,
ALFERRAREDE
E CHÃO DE CÓDES

ALFERRAREDE

Telefones:
Lisboa 2 2316/7
Abrantes (Alferrarede) 35
Chão de Codes 1

Agência em
Lisboa:
Rua dos Douradores, 129 a 133

A COMPENSADORA

OLIVEIRA & BERNARDO, L. da

PURGUEIRAS — CEREALIS E LEGUMES, ETC.

Sede em Alferrarede Telefone 61 Fábrica em Lamarosa

Depósitos em:
TOMAR e VILA DE REI

ALFERRAREDE

ALFERRAREDE

Construtora Abrantina, L. da
CONSTRUÇÕES CIVIS
Materiais de Construção

Carpintaria Mecânica Agentes da Mundete & C.ª
Serração de Madeira Sub-Agentes da Lusalite

— TELEFONE 68 —
ABRANTES — ALFERRAREDE

AUTO-MECÂNICA DE ALFERRAREDE

PROPRIEDADE DA
SOCIEDADE METALÚRGICA DE ALFERRAREDE, L. da

Construções metálicas	Serralharia Mecânica e Civil Reparações em Automóveis	Portões-Fogões e Clara-bóias
Fabricação de bidons, carruagens e carrocerias	SOLDADURAS A AUTOGÉNIO E ELÉCTRICA Fundição de ferro, bronze e outros metais	Reparações em máquinas agrícolas, industriais e em automóveis
GRADEAMENTOS	—	PINTURA à PISTOLA

ALFERRAREDE

Manuel Alves d'Oliveira

ARMAZÉM DE SOLAS — CABEDAIIS

Telef. 107

ALFERRAREDE

Rico & Companhia, L. da

Armazém de Azeites, Cereais, Legumes
e Moagem de Farinhas para Gados

Telefone 147 (ABRANTES)

ALFERRAREDE

Companhia de Produtos Resinosos S. A. R. L.

(Manuel Henriques Júnior)

SEDE: POMBAL

Telegrams: «RESINAS»

Telefone: 5 (P. B. X.)

DESTILAÇÃO POR VAPOR
E FOGO DIRECTO

EXPORTAÇÃO DE PEZ E ÁGUARAZ

DELEGAÇÃO EM LISBOA:

R. DE S. NICOLAU, 102-1.º

TELEF.: 32358 - 32359 - 32360

APARTADO 408

ALFERRAREDE

PENSÃO QUINTAS

DE

JOAQUIM MARTINS e ANTONIO MARQUES

Quartos com assolo e bom trato. Tem carro de aluguer da mesma pensão
Junto da Estação de Caminho de Ferro

ALFERRAREDE

A. M. GONCALVES

Com oficina de Albardeiro, Correciro e Colchociro

ALFERRAREDE

(Beira Baixa)

Sociedade Industrial de Madeiras, Lda

Fábrica de Serração de madeiras em tóscos e aplainadas para construção civil, Caixotaria e Lenhas—Carpintaria—Tóros para exportação

ALFERRAREDE

JOSÉ MIGUEL VALENTE

Armazenista de: Azeites, Cereais, Legumes e outros artigos

ALFERRAREDE

José Simões

LANIFÍCIOS

B. B. - ALFERRAREDE

NOVA CASA CARDINA — de —

JOÃO D'OLIVEIRA CARDINA

Com Oficina de Calçado e um completo sortido de correames e todos os artigos militares usados

R. Particular de J. da Silva Casaca

ALFERRAREDE

RECAUCHUTAGEM PINTADO

TELEF. 20 - ALFERRAREDE

SUCURSAIS DE VULCANIZAÇÃO EM:

CACILHAS — R. Comandante António Faria, 13 — Telef. 190

LISBOA — Avenida 24 de Julho, 180 — Telefone 60 289

José da Silva Carvalho & Filhos

Agentes SACOR e CIDLA — Gazolina e Oleos

Armazém de Vinhos—Casca de sobre para cortumes e carvão vegetal

Telefone 214 (Alferrarede) — 18 (Abrantes)

Fábrica de Licores e Xaropes «HORTENSE» de MARQUES & VICTORIA, Lda.

Secções de: Confeitoraria, Papelaria e Conservas, Licores Finos e Super-finos, Cremes, Genebras, Brandy, Ginja, Vinhos Licoosos, do Porto, Espumantes, etc., etc. Telefone 96 — ALFERRAREDE

ARMAZÉNS SILVA & DIAS, L. DA

Torrefacção mecânica, moagem de cafés e especiarias — Mercearias, Papelaria, Cereais, Legumes, Bebidas, Confeitoraria e Miudezas

ALFERRAREDE

António da Silva Pereira

IMPORT. — EXPORT.

AZEITES FINOS PARA CONSERVAS
E CONSUMO — CEREAIS — LEGUMES

Marca Registada «PIC-NIC»

ALFERRAREDE (Portugal)

Teleg. SILVAS-Telef. 91

também em larga escala ceiras e capachos para lageres de azeite.

O seu comércio faz-se notar pelo seu volume. Recomendamos, a quem desejar visitar Alferrarede, a excelente "Pensão Quintas".

Toda a região é encantadora e quem fôr, por exemplo, a Mação, vila populosa, que pertence à comarca de Abrantes, e é servida pelas estações de Alferrarede e Belver, terá gratas impressões.

Ufana-se a vila de um monumento nacional: é a sua linda igreja matriz. Casas antigas, naquele bom estilo português, dão nobreza ás suas ruas. Vila muito comercial. As suas principais produções são os tecidos de lã, tapetes, azeite e madeira.

Belver deve figurar no mapa turístico de Portugal como ponto obrigatório de visita. É uma pequena vila, graciosa, dominada pelo seu nobre e velho castelo, construído no monte Guindintesta, no século XII, e doado por D. Sancho I à Ordem de Malta. Aí por volta de 1390 foi o castelo reedificado por D. Nuno Alvares Pereira. Da sua primitiva feição conserva ainda a torre de menagem, alguns panos de muralhas e as cisternas. O panorama que se desfruta do alto da torre é dos mais surpreendentes.

Dentro do Castelo há que ver a famosa capela de S. Braz, em que se admira magnífica obra de talha.

Em 1940 foi erguido um cruzeiro comemorativo dos Centenários da Fundação e da Restauração nacionais e do 746.º aniversário da edificação do Castelo de Belver.

Vamos fechar esta nossa excursão por terras de Abrantes, com uma visita à freguesia de Alvega, com estação de caminho de ferro a dois quilómetros de distância.

É uma terra muito comercial. Onde há comércio, há agricultura e indústrias, embora pequenas. E que a freguesia possue condições magníficas de vida, lá está o número dos seus habitantes a testemunhá-lo com eloquência. Com efeito, a população de Alvega aproxima-se rapidamente dos quatro mil habitantes.

O azeite e o vinho, que têm fama, são as suas principais produções agrícolas. Nas suas quintas produz-se também excelente fruta.

Aqui terminam as nossas notas de reportagem referentes à excursão que fizemos recentemente á roda de Abrantes.

Fábrica do Tramagal

MÁQUINAS E UTENSÍLIOS PARA
A AGRICULTURA E INDÚSTRIA
FUNDIÇÃO DE FERRO E AÇO

Metáurgica Duarte Ferreira

TRAMAGAL

MAÇÃO

FÁBRICA DE CORTUMES

FÁBRICO ESPECIAL DE
VITELAS, ATANADOS E CARNEIRAS

José Maria Esteves Columna

GERÊNCIA DE
CLEMENTE MENDES ALEIXO

TELEFONE N.º 8

Beira Baixa

MAÇÃO

Manuel de Jesus Mendes Aleixo

SOLAS E CABEDAIOS

MAÇÃO

BELVER

Fumar com Prazer

só com o
PAPEL ALENTEJANO
ou com o
PAPEL LUCE

Único distribuidor para Portugal e Colónias:

António Seara

TELEFONE N.º 4

BELVER (Beira Baixa)

JOÃO DAVID FARIA

Armazém de Louças e Vidros

Vinhos e Mercearias a retalho e miudezas

Beira Baixa — BELVER

Pelo Ribatejo

A vila do Entroncamento e a seu progresso

A vila do Entroncamento nasceu, cresceu e prosperou graças aos caminhos de ferro. E os ferroviários fizeram dela, e continuam a fazê-lo, uma povoação importante, das mais progressivas. Ninguém, hoje, duvida das possibilidades do seu largo e prometedor futuro.

Ainda em Maio, por ocasião da Festa Anual dos Combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, tivemos mais uma vez a oportunidade de verificar como o progresso do Entroncamento se vai fazendo rapidamente. Entre os seus melhoramentos mais recentes, figura, no lugar de honra, o aprazível Jardim Público. Quem, de combóio, passa pelo Entroncamento, não pode fazer ideia precisa, justa, do valor e do progresso desta vila.

Tendo nascido e crescido numa região privilegiada, na vizinhança próxima de alguns centros importantes de produção agrícola, a vila do Entroncamento começa a impôr-se também como centro comercial de vulto.

Além do Jardim Público, o Entroncamento possui uma magnífica casa de espectáculos: — é o Cine-Teatro Parque.

Vila de intensa vida social, são várias as instituições dignas de registo especial, como, por exemplo, o «Grupo Desportivo Ferroviário», o «Grupo dos Escoteiros de Portugal», o «Grupo Recreativo 1.º de Outubro de 1911», o «Grupo Recreativo Onze Unidos» e «União Musical Vaginense». Deve-se a todos estes Grupos uma notável acção cultural.

Merece também menção a «Sociedade Cooperativa de Crédito e Consumo dos Ferroviários».

Entroncamento dispõe de recursos suficientes para ser em breve, (ela que era ainda há poucos anos uma freguesia), uma das vilas mais importantes e populosas do país. Algumas indústrias começaram, com êxito, a estabelecer-se ali.

FOTO-GOMES

Ampliações, Repetições e Reproduções—Esmaltes—Retratos artísticos—Coloridos—Trabalhos para amadores—Reportagem

Rua Latino Coelho

ENTRONCAMENTO

Café Restaurante Faustino, L. da

(Em Frente da Estação do Caminho de Ferro)

SERVIÇO PERMANENTE
DE MESA, CAMAS,
CERVEJARIA E CAFÉ

III
Telefone 19
III

Rua Latino Coelho

ENTRONCAMENTO

José Jorge Domingos

Com Oficina Mecânica de Canteiro e Escultura

(Junto ao Cais Local da C. P.)

ENTRONCAMENTO

Encarrega-se de todos os trabalhos em mármores para Jazigos, Campanas, Mausoléus, pedras para Móveis, Cantarias, frentes de Estabelecimentos, Lava-Louças, Lava-Copos, pedra para mesas de cozinha, e Fogões de Sala, etc..

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L. da

SEDE—PRAIA DO RIBATEJO

Armazém de Madeiras e Fábricas a Vapor de Serração
PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA — CARRIÇO

Madeira de Pinho Nacional de corte próprio

Vigamentos em todas as dimensões, barrotes, taboados aparelhados e em tóscos, especialidade em soalhos e forros aparelhados, etc., etc.

Carpintaria em Pinho Nacional e Madeiras Exóticas

FÁBRICA DE REFRIGERANTES

DE

Capela & Agostinho

BARQUINHA

António Ferreira Asseiceiro

OFICINA DE TRANSFORMAÇÃO E
APLICAÇÃO DE TODOS OS METAIS

Rua Latino Coelho

ENTRONCAMENTO

O RELÓGIO

SERZELINES

É INCONTESTAVELMENTE
O MELHOR ENTRE OS DA
SUA CATEGORIA

À VENDA NAS BOAS RELOJOARIAS

DEPOSITÁRIO EXCLUSIVO:

António Ferreira
ENTRONCAMENTO



Sociedade Industrial Moita do Norte, L.^{da}

FARINHAS PARA ALIMENTAÇÃO
DE GADOS

ESCRITÓRIO EM LISBOA
R. Padre António Vieira, 1-1.^o
TELEF. 48489

Fábricas de
AZEITES
AGUARDENTES

Telefone N.º 18
ENTRONCAMENTO

SABÃO «FÁBRICA SAMEIRO»

Fábricas em Barquinha

Telef. 18—ENTRONCAMENTO

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

Rua Padre António Vieira, 1-1.^o
Telefone 48489

Tomar e as suas condições turísticas

O Entroncamento a Tomar, em caminho de ferro, é um pulo.

Tomar, como todas as terras do Ribatejo, é uma cidade alegre, clara, que conquista, mal nos apeamos, a nossa inteira simpatia.

Centro de turismo, começou a ser, de há alguns anos para cá, também um grande centro de actividades industriais. E é das poucas cidades do país onde o turista, estrangeiro ou nacional, não é importunado pelos profissionais da esmola. Com efeito, ninguém encontra ali, em qualquer rua, um mendigo a estender a mão. E isto há muitos anos, porque, há muitos anos, a Câmara Municipal com a colaboração da Comissão de Turismo resolveram inteligentemente e humanamente o problema da assistência e o problema da mendicidade.

É claro que não é só acabando com os mendigos pelas ruas e pelos cafés e restaurantes que fica, por sua vez, resolvido também o problema do turismo, palavra aliciante, mas que se reveste de vários aspectos e exige uma infinidade de soluções e realizações que, num simples artigo como este, não poderíamos enumerar por completo, e que vão desde

Sociedade Mercantil Tomarense, L. da

Armazém de Mercearias

TORREFACÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ
—:- FÁBRICA DE CONFEITARIA -:-

TOMAR

Telefone 3219

TELE } GRAMAS MECANAUTO
FONE 3281

Auto-Mecânica Tomarense, L. da

CONCESSIONÁRIOS Ford

TOMAR

APARTADO 30

COLÉGIO DE NUN'ÁLVARES DE TOMAR

Secções masculina e feminina em edifícios independentes e afastados, tendo cada uma o seu internato

Ensino Primário—Curso de Admissão ao Liceu — Ensino Liceal completo

Tratamento cuidado e um ambiente —:- confortável e salutar -:-

Enviam-se regulamentos com todas as informações a quem as solicitar

Telefone 3354

Telefone 2

Vasco & Ferreira, L. da

FABRICAS DE CONSERVAS VEGETAIS

PRODUTOS DE TOMATE

Torres Novas

RIACHOS (Portugal)

Torres Novas e os seus valores económicos

TORRES NOVAS é uma das vilas mais populosas do país e é cabeça de um concelho, cujo número de habitantes se aproxima velozmente dos quarenta mil. A região deve o seu progresso a dois factores importantes: a agricultura e a indústria.

Torres Novas, nestes últimos anos deve aos drs. Carlos de Azevedo Mendes, notário, e Augusto de Azevedo Mendes, médico, uma acção notabilíssima, tanto no que diz respeito a realizações e melhoramentos públicos, como no que se refere aos

ARMAZÉIS DE TECIDOS DE TORRES NOVAS, L. da
FAZENDAS, MALHAS E MIUDEZAS
TORRES NOVAS — TELEF. 2073

problemas assistenciais e culturais e de propaganda da vila, como zona de turismo.

Com efeito, tanto no Hospital da Misericórdia, como na Câmara Municipal, a presença e a direção dos dois ilustres irmãos têm sido altamente benéficas.

O arranjo da Praça 5 de Outubro é obra meritória. Um grande painel de azulejo, que lá se vê, obra de insigne artista Jorge Colaço, celebra o sacrifício paterno de Gil Pais, alcaide-mór de Torres Novas, na defesa do Castelo confiado à sua guarda. É uma verdadeira obra de arte.

Em Torres Novas, além de um pequeno Museu em formação, em cujo recheio figura um quadro de Mestre Carlos Reis, natural da formosa vila, está patente ao público uma valiosa biblioteca, constituída por alguns milhares de volumes.

O rio Almonda proporciona à região encantadores panoramas e contribue para a sua prosperidade económica. As suas indústrias principais são representadas pela fiação de tecidos, lavagem de lãs, fundição de metais e fabricação de álcool.

Torres Novas, devido à sua rede de estradas, tornou-se um ponto fácil de visita.

ABÍLIO PEREIRA REIS (Casa fundada em 1858)

Depositário dos fios de Palmilhar Castelo e Tres Castelos — Caldeiraria de Cobre, Alambiques e outros aparelhos de Destilação
Agentes do Cimento SECIL
TORRES NOVAS TELE (gramas ABIPERE
fone 2008

Aires & Vassallo, L. da

ARMAZÉM DE AZEITES, CEREAIS,
— LEGUMES E FRUTAS SECAS —

Apartado n.º 6
TELEFONE 2031

TORRES NOVAS

Pensão Almonda Parque

Largo D. Diogo Fernandes d'Almeida

OPTIMAS INSTALAÇÕES
COM MUITO ASSEIO
COMIDAS ESMERADAS

2 AMPLAS ESPLANADAS PRÓPRIAS
PARA GRUPOS EXCURSIONISTAS

Servem-se banquetes

PROPRIETARIO:

JOSÉ MANUEL FERREIRA

TELEFONE 2039
TORRES NOVAS

MANUEL LEITÃO PEREIRA

Com Estabelecimento de Mercearias, Sêmeas e outros artigos

Petróleo e Gasolina
a dinheiro

R. Alexandre Herculano, 70-72

SERVIÇO COMBINADO COM A.C.P.

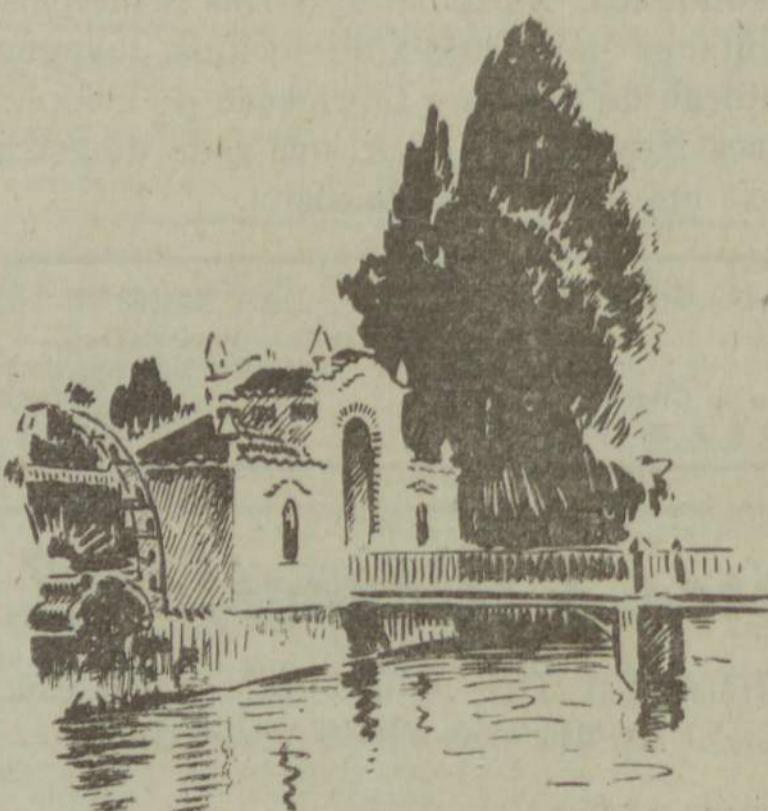
TORRES NOVAS

CAMIONETES E GALE- RAS DE ALUGUER

Depositário de Gasolina e Óleos
«SHELL»

Rua do Padre Júlio Duque, 12

Telef. 2086



TOMAR — Entrada do Monchão Parque
(Desenho de Henrique Tavares)

O que todos devem saber

Novas vantagens concedidas aos automobilistas que visitam a França

O Governo Francês acaba de tomar a decisão de aumentar as captações de gasolina a favor dos turistas estrangeiros que vão a França com os seus automóveis, e de simplificar as formalidades até agora exigidas.

Os viajantes residentes no estrangeiro poderão, pois, a partir de 15 de Junho, arranjar «tickets» de gasolina junto das sucursais do Banco de França até à quantidade máxima de 500 litros por cada mês de estadia.

Para isso bastará apresentar o passaporte e a licença de circulação do carro. Deverão ao mesmo tempo fazer uma operação de câmbio nas condições do câmbio do dia, até à quantia do valor da gasolina a que os seus «tickets» lhe darão direito, ao preço interno francês.

Serão aceites as seguintes maneiras de pagamento para esta operação:

1.º — Notas ou «chèques voyage» passados em dólares, francos suíços ou escudos seja qual for o país onde o carro esteja matriculado.

2.º — «Chèques voyage» passados em libras «sterling» se o carro está matriculado na zona «sterling».

3.º — «Chèques voyage» passados em francos belgas emitidos pelo Banco Nacional da Bélgica se o carro está matriculado na União Económica Belgo-Luxemburguesa.

Para os carros matriculados nos Países Baixos, Suécia, Noruega e Dinamarca, os turistas poderão beneficiar de facilidades análogas contra a cessão de divisas nacionais e em condições que serão indicadas ulteriormente.

A entrega de «lettres de crédit carburant» acabará a 30 de Junho para os Países Baixos, Suécia, Noruega e Dinamarca e a 15 de Junho para todos os outros Países.

No entanto, como até aqui, os serviços do Comissariado Geral do Turismo Francês em Lisboa, rua Aurea, 234, 242, estarão à disposição dos Turistas automobilistas para lhes dar todas as informações, estabelecer-lhe itinerários, oferecer mapas, etc.

A gasolina deve ser poupada

Pelos gabinetes dos srs. Ministros da Economia e das Comunicações foi fornecida á Imprensa a seguinte nota:

«O facto de se ter conseguido manter a normalidade do abastecimento de gasolina sem restrições não significa que não tenham aparecido grandes dificuldades a remover e que se não torne necessário dar como garantia para importar aquilo de que necessitamos a certeza de que, sempre que ao Governo seja possível, se actua de modo a impedir consumos desnecessários ou supérfluos.

«Se nestas circunstâncias nos será possível continuar a viver como até aqui, sem racionamentos pesados ou restrições de maior, que acarretam uma série de prejuizos e de inconvenientes que todos conhecem de sobejno.

«Por várias vezes se tem chamado a atenção do País para a necessidade que há de cada um limitar o gasto de gasolina aquilo que lhe for de facto estritamente necessário; não poderá, portanto, o Ministério da Economia, pelas razões expostas, achar conveniente a realização de qualquer prova desportiva de automobilismo, que viria contrariar uma das razões que se invocam para se conseguir manter o abastecimento actual. Não se trata, só, de olhar á quantidade de combustível que se poderia gastar a mais, mas principalmente aos inconvenientes que tal permissão nos poderia acarretar.

«O Ministério das Comunicações, ponderando as razões acima invocadas e aceitando que acima de tudo se impõe é não criar qualquer dificuldade ao regular abastecimento do País, entende dever proibir as corridas de automóveis e mais provas desportivas em que estes participem».

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Viagens na nossa terra

Notas de reportagem

Guarda, a mais alta cidade portuguesa

QUEM leu e admirou e, possivelmente, decorou algumas páginas desse livro encantador, dos mais belos que poetas nos têm dado, o *Luar de Janeiro* de Augusto Gil, sabe perfeitamente que a mais alta cidade portuguesa é a Guarda. Não se trata, evidentemente, duma fantasia. A Guarda é com efeito, a povoação portuguesa de maior altitude e, por isso, o mais saudável local do país. «Cidade Sanitária» lhe chamou, um dia, o eminente médico, dr. Ladislau Patrício, que é também escritor de nobre qualidade. E a designação ficou, felizmente. Já era tempo de atirar para o esquecimento, por injusta, em parte, a frase que classificava de *farta, feia e fria* a cidade da Guarda, que continuando, graças a Deus, a ser farta, e mantendo-se, providencialmente, fria, deixou de tudo de ser feia.

Rodeada de terras fartas e prodigiosamente férteis, a Guarda deve à circunstância da sua altitude e das suas baixas temperaturas justa e enorme notoriedade, com projecção no estrangeiro, como zona sanatorial, hoje valorizada com a construção, a expensas da Assistência Nacional aos Tuberculosos, do Sanatório Sousa Martins.

As últimas vereações têm realizado melhoramentos de variada ordem, que muito têm contribuído para o embelezamento da cidade, que, como monumentos nacionais, possui os restos do castelo e a Catedral, considerada uma das mais belas do país e cuja construção foi iniciada no reinado de D. João I.

No inverno, e no mês rigoroso das neves, o aspecto da Catedral toda polvilhada de branco, é

dum efeito verdadeiramente surpreendente. Próximo, ergue-se um belo monumento ao grande poeta Augusto Gil, que teve o mérito de renovar, por vezes genialmente, o lirismo de João de Deus, e que residiu longo tempo na Guarda. Podemos ainda citar mais outros dois monumentos que enriquecem artisticamente a cidade sanitária: o que, no pitoresco «Jardim José de Lemos», se construiu em homenagem aos Mortos da Grande Guerra e o Padrão dos Centenários, ao fundo da Rua do Marquês de Pombal.

Há oito anos, inaugurou-se nesta cidade um magnífico Museu Regional, cuja direcção foi entregue aos srs. dr. Ernesto Ferreira e major Luciano Cardoso. O valioso recheio expõe-se em oito salas amplas e consta de quadros de alguns dos nossos grandes mestres de pintura, como Carlos Reis, João Vaz e Veloso Salgado, de preciosas talhas que pertenceram à Sé, de várias e notáveis imagens sacras, de peças arqueológicas, moedas, etc..

Cidade com características próprias, a Guarda merece a visita não apenas dos que, no Sanatório Sousa Martins, procuram, e sempre com êxito, o restabelecimento da saúde abalada, mas de todas as pessoas que, após um ano de trabalho intenso, decidem fazer umas férias de repouso, num local saudável, respirando ares puros, saboreando as deliciosas frutas da região.

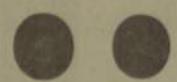
Nesta e naquela rua, os amadores de antiguidades têm a feliz oportunidade de admirar algumas velhas e belas residências do século XVII.

Como centro de turismo, da Guarda podem fazer-se interessantes passeios pelos arredores, como sejam Sabugal, Termas Rádio, Alfaiates, Santa Maria de Aguiar e outros pontos.

Como estância de veraneio, a Guarda é sem dúvida uma das melhores, mais pitorescas do país.

ARTUR FREIRE

IMPORTADOR E EXPORTADOR



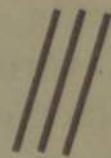
COBERTORES — LÃS — FIOS
PARA TAPETES E MALHAS



GUARDA — MAÇAINHAS
(PORTUGAL)

FÁBRICA DE REFRIGERANTES
XAROPES E LÍCORES

SEPOL



António Dias Lopes



GUARDA

Telefone 14

CONDE & GIÃO

Lanifícios com secção de Alfaiataria

Fazendas brancas — Modas e Miudezas — Camisaria, Gravataria e Perfumaria — Tapeçarias e Malas * Secção de calçado: Depositários da **Atlas** Calçado de Agasalho * Representantes de: Produtos **Lusalite** * Máquinas de escrever **Royal** * Tintas para tecidos **Raposa** * Espumantões das **Caves da Raposeira** * Agentes centrais da **Shell**, Gazolina, Petróleo e Óleos * Correspondentes de Companhias de seguros **Tágus**, **Pátria** e **Fidelidade** * Casas Bancárias: Banco Aliança, Banco Português do Atlântico, Banco Borges & Irmão, Banco Português do Continente e Ilhas, Credit Franco-Portugais, José Henriques Totta, Ld.^a, Banco Ferreira Alves e Pinto Leite, Banco Lisboa & Açores, Banco Pinto & Sotto Mayor, Piano Pereira & C.^a, Pancada Moraes & C.^a, Fernandes Magalhães, Ld.^a, Banco Regional de Aveiro, Souza Cruz & C.^a, Ld.^a

47, RUA DO COMÉRCIO, 55

Telef. 17

GUARDA

Teleg. CONDÃO



A Electro-Ciclista

DE MÁRIO NUNES GUIOMAR

Reparações e acessórios para Automóveis e Bicicletas

Receptores: «MARCONE», «PHILCO», «ORION», «ANDREA RÁDIO»,
«STEWARD WARNER» — AERODINAMOS

Telefone 165 — Rua do Campo, 33 (Largo dos Correios)

GUARDA



CENTRO COMERCIAL AGRÍCOLA

António Tracana & Irmão

Exportação de Batata, Castanha, Cereais,
Legumes, etc. — Especialidade em feijão
:-: Patareco para semente (vagem) :-:

BEIRA BAIXA

BARRACÃO

José Pires da Fonseca

Fábrica de Cobertores, Cardação
e Fiação de Lãs

GUARDA

MAÇAINHAS

António de Almeida Vale

COM FÁBRICA DE COBERTORES
DE LÃ (PAPA) PARA CONSUMO
DO CONTINENTE E ÁFRICA

GUARDA

VALE DE ESTRÉLA

Fábrica de Refrigerantes Silva

Fabrico excelente LARANJADA

CELESTE

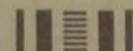
Produto corado artificialmente

JOAQUIM DA SILVA

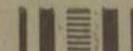
BEIRA BAIXA

BARRACÃO

Manuel Pires da Fonseca



COBERTORES E MANTAS DE LÃ



GUARDA

MAÇAINHAS

MANUEL RODRIGUES TAVARES

FÁBRICA de cobertores e mantas de lã para
consumo do Continente e África — LÃS para
colchões e almofadas — FIOS de lã para car-
petes e tapetes

Escritório e Armazém: Rua 31 de Janeiro

Telef. P. B. X. 134 — Teleg. COBERTORES — Apartado 12

GUARDA

PADARIA PROGRESSO
DE

António dos Santos Pereira

VINHOS FINOS E DE CONSUMO — Miudezas, papelaria, louça de esmalte e SACAVÉM — Depositário da Cevada ST.º ANTÓNIO — Stok da tripa seca HAMBURGUESA e Pimentões «FLOR DO PEREIRO»

Beira Baixa — BARRACÃO

Luís Gonçalves Nogueira

COM COMÉRCIO DE MADEIRAS NACIONAIS
— Castanho, Nogueira, Freixo e Pinho —
VENDA POR TONELADA E VAGONS COMPLETOS

Beira Baixa — BARRACÃO

Alberto Dias de Almeida

COM FÁBRICA de Cobertores e Mantas de lã para consumo de África e Continente

GUARDA — MEIOS

Aníbal Dias de Almeida

COM FÁBRICA DE COBERTORES
— E MANTAS DE LÃ —

GUARDA — MEIOS

João Pilão da Silva

FÁBRICA DE CARDAÇÃO E FIAÇÃO

Fios de lã para tapetes e carpetes. lã para colchões. Fábrica de cobertores de lã (papa) para consumo do Continente e África

GUARDA — TRINTA

Albano Gomes Funico

Fabricante de Cobertores e Mantas de Lã

GUARDA — TRINTA

S. A. TAVARES

FABRICANTE DE COBERTORES

Telefone 4

GUARDA — TRINTA

CASA FREITAS

V.º Freitas & Filhos

MOBÍLIAS COMPLETAS e móveis avulso. COLCHOARIA. PORCELANAS «VISTA ALEGRE». CRISTAIS, VIDRAÇA E LOUÇAS em todos os géneros. Artigos para brindes. Molduras, Estamparia, Estatuetas, etc. etc.

Rua Marquês de Pombal, 13-15 — GUARDA

ANTÓNIO RODRIGUES GASPAR

ARMAZENISTA DE MERCEARIA

Telefone 164

GUARDA

GOUVEIA & CRUZ

TELEFONE 113

Agentes no Distrito da Guarda do CIMENTO CECIL. Madeiras aparelhadas e em bruto. Telha, Tijolo e Cal hidráulica. CONSIGNAÇÕES Travessa da Rua V. Borges

GUARDA

ANTÓNIO PIRES MORGADO

ARMAZÉM DE MERCEARIAS

Praça Luiz de Camões, 37-42 — Telefone 88 — GUARDA

JOSÉ SIMÕES

Camas, Colchoaria e Esmaltes

Representante dos Fogões OLIVA

Rua da Tôrre, 34 a 42

GUARDA

Mercearia Almeida de ANTÓNIO DE ALMEIDA

Mercearia, Vinhos Finos e Espumosos, Farinhas, Conservas, Bolachas, Chocolates e Completo sortido de Miudezas — Depositário da Farinha «33», a melhor para todos os desportistas

Rua 31 de Janeiro, 1 a 5

GUARDA

EURICO & RODRIGUES

Armazénistas de Mercearia — Agentes no Distrito

da Guarda das Máquinas de costura «VARNA»

Telefone 177

GUARDA

Apartado 18

ANTIGA CASA MANTAS

José Gonçalves Lopes

Agente de produtos ROBBIALAC — Ferragens — Tintas

Rua Camilo Castelo Branco 44

GUARDA

J. LOPES DE AGUIAR

Tubagens e Acessórios — Material Sanitário — Agente da Sociedade C. de Cervejas, C.º Cimento «Tejo», Sociedade Nacional de Petróleos APARTADO N.º 5 — TELEFONE 144 — GUARDA

TRIPA SECA (Importador)

A CENTRAL

OFICINA DE FUNILEIRO

de Joaquim Rodrigues Espigado Vendas por Junto e a retalho

Encarrega-se de todos os trabalhos relativos à sua arte de funileiro. Há sempre em depósito as diversas qualidades de obra feita — 19-Rua da Torre-21 — GUARDA — TELEFONE 225

CASA DOS LINHOS

de MARTINS & ESCUDEIRO

Secção de Junto. Malhas e Miudezas. Especialidade em panos de lençóis, colchas, avarinhados, oleadas, fazendas de lã e calçado — LARGO EDUARDO PROENÇA (Junto ao Jardim José de Lemos)

GUARDA

MANUEL D'ALMEIDA VALE

Com fábrica de cobertores e mantas de lã para consumo do Continente e África

GUARDA — VALE DE ESTRELA

ANTÓNIO MARTINS NEVES

Negociante de batatas para consumo de Semente, Cereais, Castanha, Queijo e Adubos — Estabelecimento de Mercearia e Vinhos

GUARDA — CORUJEIRA

JOSÉ GONÇALVES EDUARDO

Negociante de: Batata, Cas-

tanha, Cereais e Legumes. Feijão de Semente e Consumo. Especialidade em Sementes. Nozes, Sêmeas e Adubos

BEIRA BAIXA — BARRACÃO

Manteigas — uma vila progressiva a que não faltam encantos turísticos

ENCONCHADA num vale profundo, nas abas da Serra da Estrela, a pitoresca vila de Manteigas, pequena, mas relativamente populosa, oferece magníficas condições turísticas, que, felizmente, não têm sido desaproveitadas. Essas condições são-lhe proporcionadas não só pelos seus soberbos panoramas, não só ainda pelos lugares e freguesias, de surpreendente aspecto, que lhe andam à volta, mas também pela sua estância balnear, cujas águas sulfurosas têm milagrosamente beneficiado inúmeros doentes que, ali, com esperança nunca malograda, acorrem todos os anos de vários pontos do país e até das povoações mais próximas de Espanha.

As termas de Manteigas estão situadas a três quilómetros de distância da vila, num sítio aprazível, e estão dotadas dum magnífico hotel, que recomendamos aos nossos leitores. É o conhecido e acreditado "Hotel das Termas". Quem ali fôr, verá, no livro de registos dos hóspedes, que são inúmeros os testemunhos de boa impressão que os seus serviços deixaram em quantos por ali passaram e encontraram agasalho confortável e atenções cativantes por parte da gerência e do pessoal.

A agricultura, no concelho de Manteigas, é variada e rica, sendo os seus principais produtos o vinho, o azeite e cereais. Quanto à indústria, não podemos deixar de por em relêvo, pela sua importância, a dos lanifícios. Para alimentar essa indústria, faz-se, em grande escala, a criação de gado lanígero. Manteigas já não é terra desconhecida. Seus monumentos, os seus encantos naturais e as suas termas lhe bastam todavia para atrair todos os anos, na época estival, centenas e centenas de pessoas, umas por doença, outras por necessidade duma férias, repousantes. Se as praias e as termas são os elementos principais na indústria do turismo, os lugares pitorescos, são por sua vez acessórios também muito importantes para prender o turista pelo maior número de dias possível. A Manteigas não faltam, felizmente, para esse efeito, lugares extremamente interessantes e pitorescos, como o Paço do Inferno, Cântaros, São Lourenço, Lagoas e Fragão do Corvo. Visitando-os, entra-se na intimidade de panoramas duma beleza incomparável.

Turismo deve ser sempre e ao mesmo tempo uma escola de saúde e uma escola de beleza moral. Os antigos tinham razão em dizer que o espírito só era verdadeiramente só num corpo excepcionalmente saudável. Não é só praticando os desportos que se ganha e recupera a saúde. As viagens, porque proporcionam, com as suas deslocações, as recomendadas mudanças de ares, contribuem para o fortalecimento dos

pulmões, e, com a visão de novas paisagens, quebram a monotonia duma vida sedentária, passada, em geral, na penumbra dum escritório.

É certo que, há meio século, só se saía da capital, a férias, por motivo de doença, na maioria dos casos. Hoje, até se inventam indisposições de saúde como pretexto para uma temporada, mais ou menos longa, e sempre o mais agradável possível, nas nossas praias ou nas nossas termas.

Manteigas, graças aos seus encantos naturais foi saindo do seu anonimato, principalmente depois da abertura do seu magnífico "Hotel das Termas". É que não há turismo onde não há um hotel digno da região, onde o hóspede encontre comodidades que façam esquecer as comodidades da sua casa.

Vila com vida própria, com uma agricultura desenvolvida e com indústrias de vulto, como a dos lanifícios e a das destilações de aguardente vinícola, é também uma terra comercial.

As Casas Agrícolas, onde se criam as mais diversas espécies de gado, são importantes.

A vila possue duas casas de espectáculos. No referente a assistência privada, há a assinalar uma instituição muito simpática, digna do carinho da população. Referimo-nos ao Asilo de Nossa Senhora da Graça, onde se recolhem e educam crianças, sob a direcção do padre José Pinheiro.

HOTEL DAS TERMAS Caldas de Manteigas

Telefone 14



Magnífica estância de cura e repouso, em plena Serra da Estrela, a 800^m de Altitude

==

Ares puríssimos, clima delicioso

ESPLÊNDIDAS E AFAMADAS AGUAS SULFUROSAS, QUENTES, PARA TRATAMENTO DE REUMATISMO, BRONQUITES, FIGADO E DOENÇAS DAS SENHORAS, ETC.

Ótimas instalações, excelente serviço de mesa

Não se recebem doentes pulmonares

TELEFONE 29

Carvalhos & Matos, L. da
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



MANTEIGAS

TELEFONE N.º 8



Lourenço Serra Bandinha
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Teleg.: Tacanho Santos Biscaya

Telef.: 30

Tacanho, Santos & Biscaya, L. da
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

MANTEIGAS

MANTEIGAS

TELEFONE: 41

Fábrica de Lanifícios dos Amieiros Verdes
DE
FRANCISCO ESTEVEZ GASPAR DE CARVALHO

Fios para a indústria de Malhas
e fios para tricot

MARCA
Marifá - Odete - Zarete e Parmi

MANTEIGAS

TELEFONE: 41

Lanifícios Império

DE
Esteves, Santos & Botelho, L. da

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

MANTEIGAS

TELEFONE N.º 17

Fábrica de Lanifícios do Rio

DE
V.º Roque de Carvalho & F.º

Especialidade em cardados finos
para Homem e Senhora

MANTEIGAS

Beira - Baixa

Telefone: 22 — Manteigas

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

MATOS CUNHA
LIMITADA

**

Fabrico nacional produzido por operários
portugueses — Lavandaria de lãs o mais
aperfeiçoado

Beira Baixa

S. Gabriel

José de Matos Cosme Pereira.

Antiga fábrica de lanifícios MARTINS BOTELHO
COMISSÕES / CONSIGNAÇÕES / CONTA PRÓPRIA

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS EM
M A N T E I G A S
Telefones: FÁBRICA 15—RESIDÊNCIA 16
End. Teleg.: COSME PEREIRA
C O V I L H Ā
TELEFONE, 274

Fabricação de Lanifícios, Fios para Fábricas de malhas e para Tricot

Belmonte é uma das nossas terras com que o turismo deve contar

A vila de Belmonte, construída como um ninho de águias numa das mais belas colinas das serranias beirãs, entre a Covilhã e a Guarda, participa do encanto do Vale do Zêzere. Por esse facto é uma das serras mais lindas da Beira Baixa.

Com certidão de nobreza e antiguidade, Belmonte tem a dominá-la a Torre de Menagem e alguns panos de muralha dum antiquíssimo castelo que se presume ser do tempo dos mouros e foi mandado reedificar por D. Diniz. O seu primeiro foral data de 1188.

A poucos quilómetros de distância encontra-se outro monumento nacional: é a histórica *Torre de Centum Cellos*, cuja construção se atribui aos romanos.

Ainda como obras de arte, e com interesse histórico, contam-se a capela de S. Tiago, romântica no estilo e na época; a capela da Senhora da Esperança, toda de pedra fina e as ruinas do solar da família de Pedro Álvares Cabral.

A família dos Cabrais, a que o descobrimento do Brasil, por aquele ilustre navegador, deu grande glória, teve o senhorio de Belmonte, tendo-lhe também pertencido, por esse facto, o castelo. Na Igreja Matriz ainda se pode ver o brasão da família de Pedro Álvares Cabral.

Belmonte, pela sua história e pelos monumentos, alguns deles nacionais, que a enobrecem, é uma das terras com que o turismo pode e deve contar, tanto mais que, nos seus arredores, se encontram as já famosas termas de Caria, freguesia pitoresca, cujas águas rádio-activas são, em certas doenças, de seguros efeitos medicinais.

Belmonte tem, a quase quatro quilómetros, estação de caminho de ferro e um regular serviço de

automóveis e camionetas garante-lhe comunicações rápidas, a horas e dias certos, com a Guarda e a Covilhã, com o Sabugal e outros pontos.

A 502 metros de altitude, Belmonte é uma vila saudável, muito pitoresca, que merece a visita dos turistas nacionais e estrangeiros. Das ameias do castelo o viajante goza um dos mais belos e surpreendentes espectáculos que, em todo o país, é concedido a olhos humanos. Efectivamente, os extensos campos de Belmonte, onde cresce a oliveira, onde se cria excelente gado caprino e lanígero, constituem um tapete colorido e fascinante, que se um pintor pudesse, numa grande tela, reproduzir, obteria um nome famoso e imortal. Mas o homem nem sempre, por mais talento que possua, consegue igualar a natureza.

O conselho de Belmonte é essencialmente rico, pela sua agricultura, pela sua pecuária e ainda pelas suas importantes minas de estanho e cobre. O vinho, o azeite e os lacticínios representam também factores importantes na sua balança económica.

As «Casas Agrícolas» de todo o conselho são numerosas e muito importantes e a elas se deve o progresso e a riqueza da vila propriamente dita e das lindas e frescas freguesias que a rodeiam.

Agora, por estes dias cálidos do verão, é quando Belmonte e seus arredores se apresentam com mais encantos. Vale a pena visitar esta região privilegiada, terra de graça e de fartura, que está à espera dum grande pintor e espera, também, da pena sortílega dum novo Júlio Diniz ou dum novo Eça de Queiroz, que, num livro, simultaneamente poema e romance, louvem a sua vida de trabalho e os encantos sem fim que, generosamente, a Natureza, com a bênção de Deus, concedeu aos habitantes deste recanto paradisíaco de Portugal.

JOSÉ AMARO SOARES

Ferro, Ferragens, Aço. Ferramentas — Madeiras, Telha, Cales, Cimento. Tintas e Luzalite — Concessionário de Minas e Fundição de Estanho

Telefone 16

BELMONTE

PINTO & IRMÃO

CASA DO Povo Tecidos de Algodão, Lãs, Sedas, Modas, Novidades, Malhas e Miudezas — Secções de Camisaria, Chapelaria e Sapataria — Artigos para Alfaiates e Modistas

BELMONTE

VIRGÍLIO PEREIRA DE SOUSA

FUNDIÇÃO DO ESTANHO MARCA-TREVO

BELMONTE-GARE

Albertino Amaro Soares

Adubos, Ferragens, Madeiras, Telha, Cal, Cimento e outros materiais de construção

Beira Baixa

BELMONTE-GARE

ESTANHO

«REGIS»

«PATCO»

«BELMONTE»

MARCAS REGISTADAS PELOS
MAIORES PRODUTORES DO
PAÍS, CONCESSIONÁRIOS DOS
COUTOS MINEIROS DE GAIA
E MAÇAINHAS

The Portuguese-American Tin Co.
BELMONTE (Portugal)

End. Teleg. "PATIN"

**Sociedade Industrial
de Belmonte, L. da**

Reparações de máquinas agrícolas e industriais — Bombas para regas manuais e mecânicas — Motores e tractores — Reparações de automóveis — Rectificação de cilindros e fabricação de pistons e segmentos — Toda a industria de Construção Civil — Noras, arados, carros e outros pertences à lavoura — Carpintaria mecânica para carroserias de camionetas e todas as esquadrias, etc. — Soldaduras a autogénio e eléctricas para todos os metais

B E L M O N T E

António Gonçalves Dias
Estabelecimento de Mercearia, Vinhos, Louças, Miudezas e Chapelaria
B. Baixa — BELMONTE

Agências: OMEGA — TISSOT — SINGER — PHILIPS — GEVAERT
DAVID D'ANDRADE
Relojoaria — Ourivesaria — Fotografia
BELMONTE

ARMAZÉM DE SOLAS E CABEDAIOS
de **LUCIANO AMARO**
Ferro, Ferragens, Cimento, Adubos e Alfaias agrícolas
Concessionário de Minas e Fundição de Estanho
Telefone 12 BELMONTE

FLOR DO ZÉZERE de João Gomes Salvado
Fazendas brancas, Malhas, Miudezas, Modas, Camisaria, Calçado,
Chapéus e outros artigos — Secção de Livraria e Papelaria — Agente
de «O SÉCULO», «STADIUM» e Companhia de Seguros «IMPERIO»
BELMONTE

O NOVO MUNDO TELEFONE 14
Filial na Estação do Caminho de Ferro BELMONTE-GARE
ROBALO & BÁTISTA, SUCESSOR
Solas e cabedais, ferro, aço, ferragens, pregaria, chapa zincada,
estanho, arames, charruas, e todos os artigos para lavoura.
Rua Pedro Alvares Cabral BELMONTE

Vila Velha de Ródão possui
valores e atracções
de ordem turística

VILA Velha de Ródão é povoação importante, progressiva, desempenhando a agricultura um papel principal na vida económica. Os vinhos, o azeite, a cortiça a pecuária, são as suas mais ricas actividades. As Casas Agrícolas, que são em grande número e dirigidas por pessoas competentes e desejosas de contribuir para o progresso do concelho, têm, de facto, com os melhoramentos introduzidos nos métodos de exploração da terra, aperfeiçoado as culturas e beneficiado as suas produções.

Mas a Vila Velha de Ródão interessa-nos também pelos seus atractivos turísticos. Efectivamente, não são poucos os valores, que, sob esse aspecto, a vila propriamente dita e o concelho nos oferecem, como o pelourinho manuelino, as ruinas duma atalaia e os restos do velho castelo dos Templários.

Todavia, o mais surpreendente e empolgante dos seus motivos de atracção, é aquele que a natureza, generosamente, nos proporciona com os sens panoramas. O turista, por esse facto, nunca deixa de subir ao *Penedo Gordo* e de visitar as célebres *Portas de Ródão*. Aí esperam-no dois impressionantes e inesquecíveis espectáculos.

Do *Penedo Gordo* abrange-se um panorama sem

par, que nos proporciona o contraste entre a suave paisagem da Beira Baixa e a forte paisagem do Alto Alentejo.

Quanto às *Portas de Ródão* há que reproduzir as palavras entusiásticas que o ilustre escritor beirão, dr. Hipólito Raposo, escreveu um dia em seu louvor: «elas são como as ombreiras mutiladas dum arco de triunfo que um capricho plutónico quisesse ter ali deixado à honra de grande rio, nas primeiras auroras do mundo.»

As Portas de Ródão são, com efeito, um pitoresco e caprichoso aglomerado de rochedos, que estrangulam a passagem do Tejo, encurtando-lhe a largura a 45 metros, dividida em dois braços.

Junto às Portas de Ródão, existem as nascentes das águas da Fonte das Virtudes, cujos efeitos terapeúticos se assemelham aos das águas de Monfortinho. No entanto, apesar de as curas se contarem por centenas, a sua exploração continua a fazer-se rudimentarmente. É pena. Um balneário convenientemente apetrechado, uma pousada ou pequeno hotel valorizariam imenso estas águas e dariam, por consequência, maior valor e interesse turístico a esta região.

Vila Velha de Ródão, povoação pitoresca, é muito visitada por ocasião das suas festivas romarias, como as da Nossa Senhora da Piedade e Nossa Senhora do Castelo.

Vila progressiva, a sua população aproxima-se dos quatro mil habitantes.

PENSÃO LEIRIA

A mais antiga, situada à beira da Estrada e próximo da Estação de Caminho de Ferro

Boa mesa e excelentes comodidades. Casa de banho

MERCARIA. VINHOS E MIUDEZAS

Vila Velha de Rodão

Telefone 2

Se passar por Vila Velha de Rodão, não se esqueça de visitar a **PENSÃO CASTELO**
Com boas comodidades e Caldeiradas de Peixe do Rio Tejo
Quarto e casa de banho com muito asseio
VILA VELHA DE RODÃO

Se vier a Rodão não se esqueça de visitar a **POUSADA REI WAMBA de FRANCISCO RAMOS**
Lindas vistas das Portas de Rodão
SERVEM-SE CALDEIRADAS DE PEIXE DO RIO
Vila Velha de Rodão

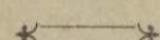
EUSÉBIO MARQUES ALEXANDRE
Com Armazém de mercearias — Fabricante de seiras
— para lagares de azeite — Carros de Aluguer —
VILA VELHA DE RODÃO



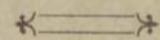
MARCA REGISTADA

Centro Comercial e Industrial Cebolense, L.^{da}

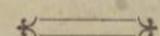
O MAIS COMPLETO SORTIDO EM
LANIFÍCIOS - CHALES
DE TODAS AS QUALIDADES



ESPECIALIDADE EM ARTIGOS
CARDADOS, PARA SENHO-
RAS — MUITOS PADRÕES
DE NOSSO FÁBRICO



GRANDES DESCONTOS
PARA REVENDA



ENVIAM-SE AMOSTRAS
PARA TODO O PAÍS

CEBOLAIS DE CIMA
BEIRA BAIXA

João Ferreira de Matos

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

CEBOLAIS DE CIMA

BEIRA BAIXA

—: Telefone 5 :—

V.º de Manuel Duarte Ramos

COM

FÁBRICA DE CARDAÇÃO, FIAÇÃO,
— ULTIMAÇÃO E TINTURARIA —

Gerente da Emprêsa de Fiação e Cardas da Balsinha, L.º

BEIRA BEIXA—Telef. 3—Cebolais de Cima

Manoel Lopes Romãozinho

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

|||

CEBOLAIS DE CIMA

Beira Baixa

João Belo (Sabrinha)

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Beira Baixa—TELEFONE 12—CEBOLAIS DE CIMA

Manuel Mendes Salavessa

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Com Fábrica de Cardação, Fiação, Ultimação e Tinturaria a Vapor

BEIRA BAIXA

CEBOLAIS DE CIMA

JOSÉ DUARTE PINTO

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Beira Baixa —— Telefone 18 —— CEBOLAIS DE CIMA

JOSÉ SALVADO ANTUNESEstabelecimento de Mercearias
Tabacos - Miudezas - Adubos - Cereais - Vidros - Drogas - Esmaltes - etc.
Venda de valores selados - Especialidade em chás e cafés.

Beira Baixa

ALPEDRINHA

Vila Nova de Ourém

VILA Nova de Ourém é povoação importante, com quatro mil habitantes, estando à frente de um concelho rico. A sua vida económica está assente em bons alicerces, sendo a agricultura a sua principal actividade. O vinho, o fabrico de aguardente, a serração de madeiras figuram como as suas mais rendosas fontes de receita e de prosperidade colectiva.

Se as suas Casas Agrícolas são importantes, o seu comércio é igualmente desenvolvido.

O viajante que tiver, por educação, o gosto pelas coisas antigas, tem muito que ver nesta terra pitoresca e histórica. Entre os seus monumentos figura, em primeiro lugar, o Castelo, em ruinas; depois a Colegiada de Nossa Senhora da Misericórdia ou da Visitação, amplo e belo edifício do século XVIII, em que se aproveitou parte do templo primitivo, e, finalmente, o pelourinho, que deve ser dos fins do século XV.

O Hospital de Santo Agostinho é proprietário de uma excelente casa de espectáculos: referimo-nos ao Cine-Teatro.

Ao castelo de Ourém está ligada uma interessante tradição. Segundo ela, a rainha D. Mécia Lopes de Haro, mulher de D. Sancho II, esteve presa numa das três torres desse castelo, que ainda hoje dominam o morro em que foram edificadas.

Verdasca & Verdasca

Casa fundada em 1912

Negócio Geral de Madeiras de Pinho
— para Construções-Exportações —

Armazens e Fábrica de Serração em Caxarias-Norte

Sede e Escritório: VILA NOVA DE OURÉM

RUA CARVALHO ARAUJO, 42

Telegrams: MADEIRAS

Telefone 8

Manuel Joaquim Ferreira. Suc.º, L.º

Ferro, Aço, Carvão, Ferragens, Drogas, Vidraças, Adubos, etc. — Sortido completo em material eléctrico, Aparelhos T. S. F. e material para canalizações

RUA CARVALHO ARAUJO

VILA NOVA DE OUREM

Telefone 42

ARMAZÉM DE FAZENDAS
MALHAS E MIUDEZAS

Joaquim Pereira, Herdeiros

CASA FUNDADA EM 1903
TELEFONE, 11
VILA NOVA DE OURÉM

MOREIRA & MOREIRA
ARMAZÉM DE MERCEARIAS E ADUBOS

Secção de Camionagem — Transportes para qualquer ponto do País — Aparelhos de T. S. F. — Gasolina — Óleo — Pneus — Calçado — Ferragens — Miudezas, etc.

Telefone 18 VILA NOVA DE OURÉM (Portugal)

José de Sousa Dias

COM Torrefacção e Moagem de cafés — Armazém de Mercearias, Miudezas, etc. — Correspondente Bancário — Depositário da Sociedade Central de Cerveja — Empresa de Cimentos de Leiria Sub agente da «Vacuum»

Telefone 9 VILA NOVA DE OURÉM

Cerâmica Prista, Lda

Fábrica e Armazém
de Materiais de Construção

TOMAR
TELEFONE 110

////

AGÊNCIA EM LISBOA:

Rua de D. Filipe de Vilhena, 8-D.
(Ao Arco do Cego)

Figueira da Foz, a praia da claridade

A praia e a cidade da Figueira da Foz têm tido, nestes últimos anos, ao serviço da sua propaganda, alguns escritores ilustres, entre os quais nos apraz registar os nomes de Augusto Pinto, Carlos Sombrio e dr. Ernesto Tomé.

Carlos Sombrio, jornalista, romancista e conferencista, por diversas vezes tem vindo a Lisboa fazer, com a sua palavra eloquente e a colaboração de poetas e artistas, a propaganda da sua linda e amada terra, não apenas na «Casa das Beiras», mas também nas sedes de outras colectividades regionalistas, como na acolhedora «Casa do Alentejo».

Sob a rubrica — *Esta palavra Turismo*, o dr. Ernesto Tomé vem publicando uma longa e brilhante série de artigos de necessária doutrinação, que bem mereciam ser reunidos em volume para que fossem lidos, não apenas pelos figueirenses mas por quantos, noutras terras, se dedicam a assuntos de turismo.

Grande cartaz turístico nacional, a Figueira da Foz conquistou também um grande nome internacional.

Sob a direcção competente do sr. A. Argel de Mello, escritor de boa estirpe, a Comissão Municipal de Turismo da Figueira da Foz publica um interessante Boletim, excelentemente colaborado, em que registam depoimentos valiosos sobre os atractivos e vantagens dessa estância de prazer, de saúde e repouso.

O ilustre Professor Dr. Bissaia Barreto elogia deste modo as virtudes terapêuticas da praia:

«A Figueira, pelas suas condições climatéricas, pela sua exposição, pelo número de horas de sol, oferece, nas suas areias douradas, um campo ideal, onde as crianças — todas as crianças — fracas e fortes, ricas e pobres, podem armazenar a saúde, que permite levar de vencida as doenças que, durante o inverno, caiam sobre o seu corpo».

Mas a praia da Figueira não é apenas a estância ideal para as crianças é também um centro magnífico de grandes epectáculos desportivos. Efectivamente, neste capítulo, a Figueira não cede o passo a ninguém, pois as suas festas de aviação, provas de tiro, de ciclismo, de atletismo e pedestrianismo, de automobilismo, de hipismo, não esquecendo, o que seria imperdoável, as grandes regatas internacionais, contam-se entre as mais educativas e belas manifestações de desporto no nosso país.

A Figueira é uma cidade moderna, bem arruada, com parques e avenidas, magníficos edifícios e hotéis. Os seus arredores merecem a visita dos veraneantes. Buarcos e o Cabo do Mondego são dois pontos de grande interesse.

A seis quilómetros de distância, por excelente estrada para automóveis, fica a Serra da Boa Viagem, que faz parte do número das mais belas atracções da Figueira. Os panoramas que, pelo trajecto, se obser-

TELE (GRAMAS OLIGUER
(FONE 224

APARTADO 13

*António de Oliveira Guerra*

FIGUEIRA DA FOZ

MADEIRAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

RUA VASCO DA GAMA, 73

FIGUEIRA DA FOZ

Telegrams SOTTO MAIOR
Telefone 203**Sociedade de Pesca Oceano, L. da**

FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 300

Telefone 18

José Bento Pessoa, L. da

Fábrica de Cal Hidráulica «FIGUEIRA-MONDEGO»

A CAL QUE NAS SUAS CONSTRUÇÕES
— DESAFIA SÉCULOS —Fábrica e Escritório:
ENCOSTA DA SALMANHA
FIGUEIRA DA FOZ**Sociedade de Creosotagem, L. da**

POSTES TELEGRÁFICOS-TRAVESSAS DE CAMINHO DE FERRO

Fornecedor dos C. T. T., Companhia dos
Telefones, Batalhão de Telegrafistas, Câ-
maras Municipais, etc..Escritório e Oficinas — CARNEIRA
FIGUEIRA DA FOZ

vam, são singularmente encantadores e variados, pois, umas vezes, os nossos olhos poiam sobre o mar, outras sobre as dunas, ou sobre as minas e a cidade. Aconselha-se a fazer o circuito, subindo a serra por um lado e descendo pelo outro, que faz caminho por Buarcos.

O sr. Fausto de Almeida escreveu, recentemente, que falta apenas, para tornar ainda mais completa a Figueira, como estância ideal de repouso, o corolário da atracção duma moderna e acolhedora pousada em plena e encantadora Serra da Boa Viagem, local privilegiado e só por si, em futuro mais ou menos próximo, capaz de valorizar a encantadora região.

Oxalá que a idéia do sr. Fausto de Almeida encontre em breve quem a transforme em realidade.

A Figueira da Foz, terra de grandes poetas, é também uma pátria de artistas. Nada menos, nada mais de quatro ranchos folclóricos existem actualmente na Figueira, a saber:—o das «Rosas», o das «Flores de Portugal», o das «Cantarinhás de Buarcos», com interessante e característica indumentária local e, finalmente, o dos «Pauliteiros da Serra», cujos bailados se assemelham aos dos célebres «Pauliteiros de Miranda do Douro».

Em 6 de Maio de 1894, há 54 anos portanto, inaugurou-se, na Figueira, por iniciativa do eminent arqueólogo dr. António dos Santos Rocha, um Museu a que foi dado o nome daquele benemérito figueirense. O falecido dr. Virgílio Correia, quando, há anos, o visitou, não teve dúvidas, ele que conhecia todos os nossos museus, em escrever que o «Museu Dr. Santos Rocha» é o melhor museu municipal do país. O recheio deste notável Museu é precioso pela qualidade e quantidade dos objectos ali arquivados e abrange arqueologia, etnografia, azulejos, cerâmica, tapeçaria, escultura, pintura, numismática, etc.

Fábrica de Cal Hidráulica Mondego, L^{da} (Antiga firma LOPES E PIMENTEL)

Escritório:
Rua da República, 120,

Telegrams: FABRICAL
Telefone n.º 171

Figueira da Foz

ANTÓNIO DA SILVA SALTÃO
Fazendas — Mercearias — Vinhos
Figueira da Foz — Ferreira-a-Nova
S A N T A N A

LUIZ NETO BRAZ & FILHOS
Ferragens, Tintas e Materiais de construção
FIGUEIRA DA FOZ

A. DIAS GASPAR
Estação de serviço automóvel — Lavagem e lubrificação
Rua Fernandes Tomás, 112 a 122 || TELEFONE 45
Rua da República, 119 a 129 || FIGUEIRA DA FOZ

Estaleiros Navais do Mondego

TELEFONE S. A. R. L.

4 7 6 FIGUEIRA DA FOZ

TELEGRAMAS

LUSITÂNIA

Construção e Reparações de Navios

Caldeiraria e Forjas

Estes estaleiros estão tecnicamente habilitados a cooperar no plano de Sua Ex.^{cia} o Ministro da Marinha para o ressurgimento da Marinha Mercante e de Pesca.

LUIZ ALVES

EXPORTADOR DE SAL EM VAGONS

SÊMEAS

BATATAS

CEREAIS

CASTANHA VERDE

Residência: Rua Dr. Joaquim Jardim, 38

Armazém de retém: Av. Saraiva de Carvalho, 50

FIGUEIRA DA FOZ

TELEFONE 65
APARTADO 33

Enderêço Telegráfico
MADEIRAS

ALBERTO GASPAR & C.^a, L.^{da}

Serração de Madeiras, Carpintaria, Madeiras nacionais e estrangeiras, Postes telegráficos e Madeiras para exportação

REVENDEDOR DE CAL HIDRÁULICA
— MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO —

INSTALAÇÕES:

Rua de Coimbra, 16 a 36 FIGUEIRA DA FOZ
Rua Central Eléctrica, 1 a 9 PORTUGAL

Telefone n.º 133

Manuel Fernandes

Armazém de vinhos e Materiais
de construção civil

Rua Dr. Duarte Silva, n.º 8 a 28

FIGUEIRA DA FOZ

Empresa Vidreira da Fontela, L. ^{da}**Figueira da Foz—FONTELA**

Teleg. VIDROFONTELA

Telefones 13 e 413

GARRAFAS BRANCAS e PRETAS—De todos os tipos e capacidades para vinhos, cerveja, águas e refrigerantes.

GARRAFÕES—Empalhamento vulgar e especial para exportação.

VIDRO IMPRESSO Em chapa de vários padrões de grande efeito decorativo para interiores e exteriores de casas.

VIDRO ESTRIADO—Especial para lanternins, telhados e marquises.

Prestada com as mais altas recompensas em todas as exposições a que tem concorrido

FUNDIÇÕES MOTA DE QUADROS**MOTA & COMP. ^A, L. ^{da}, Suc. ^{or}**
JOSÉ AUGUSTO GERMANO ALVES
(FUNDADA EM 1872)

Fundição — Serralharia — Caldeiraria — Construções metálicas — Reparações navais —

Fábricas e Escritório em Figueira da Foz:

Rua Dr. Francisco António Dinis, 59
TELEFONE 185 — Telegramas MOITA

Armazém e Escritório em Lisboa:

Largo Conde Barão, 51-52 — Rua D. Carlos de Mascarenhas, 12
TELEFONES 49272 e 66234**Cantanhede, vila histórica**

QUEM fundou, e em que época, esta povoação, de nome curioso, e hoje vila muito importante? Ignora-se. Todavia, sabe-se que em 1080 foi povoada por Sisnando e que D. Afonso II lhe concedeu o primeiro foral. Sabe-se também que D. Pedro I, um dos protagonistas do «grande desvairo», passou por Cantanhede em 1360 e que ali, perante a corte e um notário, jurou solenemente que, sete anos antes, havia casado clandestinamente com D. Inês de Castro. Sabe-se ainda que D. Manuel I lhe deu novo foral em 1514.

A vila é populosa e bastante populoso o seu concelho. Dois monumentos nacionais a valorizam: a linda igreja matriz, construção datada do século XVI, com alguns túmulos notáveis e, a dois quilómetros, a

capela Varizela, cujo retábulo Renascença é atribuído ao grande arquitecto João de Castilho.

Cantanhede possui um bom hospital, uma casa de espectáculos, o Cine-Parque e quartel de bombeiros. O fabrico de aguardente é a sua principal indústria.

ARMAZÉM DE TECIDOS**Garrido & Filhos, L. ^{da}, Suc. ^{or}**

Rua Dr. Mário Pais de Souza

Cantanhede

Sociedade Central de Cantanhede, L. ^{da}Depósito das ÁGUAS MEDICINAIS
de Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas

Apartado 3

Telefones 16 e 17
gramas Sociedade Central CANTANHEDE**Sociedade de Mercearias, Limitada**Armazém de Mercearias, Farinhas e Sêmeas
— Depositário da Vacuum Oil Company —Telefones 10
gramas SOCIEDADE DE MERCEARIAS CANTANHEDE**Fábrica de Cal DE ANTÓNIO JORGE DA FONSECA**

Cal gorda de diversas qualidades em branco: Fina, Arazede, Flor, Andorinha e Pena. Depósito de sal, Resíduos de cal para a agricultura. (Junto à estação do caminho de ferro)

Cantanhede

POCARIÇA

A Construtora de Cantanhede, LimitadaConstrução Civil — Materiais de Construção —
Fabrico de Marmorites — Estafe — Agente da Lusalite — Grande sortido de Móveis, Tapetes, etc..

R. DAS PARREIRAS, 32 a 34-CANTANHEDE-Telef. 29

DUARTE PINTO & FILHO, Suc. ^{or}Serração e aparelhagem de madeiras — Carpintaria mecânica
Materiais de construção — Fabrico de estafe — Moagem de milho

Rua 5 de Outubro CANTANHEDE Telef. 50

RADIADOR**AOS SRS. AUTOMOBILISTAS**

Apresenta o melhor fabrico de Radiadores do Centro de Portugal para Automóveis e Camions rivalizando com o estrangeiro

Fabrico absolutamente garantido

Rua Marquês Marialva n.º 16

CANTANHEDE

Lousã e os seus pintores

FOI mestre Carlos Reis quem, como pintor, descobriu esta linda, incomparável vila portuguesa, rodeada e glorificada pelas mais fascinantes paisagens que nos é dado ver e admirar. Seu filho João Reis, também notável pintor, a tem exaltado em várias tela, das mais felizes e inspiradas que, em louvor da formosa terra portuguesa, tem composto, com a ternura, a emoção de um poeta.

Louzã é vila populosa e devido ao pitoresco encanto das suas paisagens e do seu clima tornou-se uma das nossas mais apetecidas e concorridas estâncias de turismo.

Edificada junto do rio Arouca, data de origem remota a sua fundação. A um quilómetro da vila encontra-se o antigo castelo de que resta, ainda de pé, a torre de menagem. A atracção mais célebre da Louzã é sem dúvida o Santuário de Nossa Senhora da Piedade.

A Câmara Municipal tem tratado com zelo de vários melhoramentos da Louzã — admirável estância de turismo.

Fábrica de Cerâmica da Pampilhosa

Mourão, Teixeira Lopes & C.^a

Limitada

Escritório: 383, Rua Sá da Bandeira — PORTO

Fábrica: PAMPILHOSA DO BOIÃO

(Em frente à estação do caminho de ferro)

CERÂMICA EXCELSIOR

Lacerda, Figueiredo & C.^a, L.^{da}

TELEFONE N.º 5

Pampilhosa do Botão

CARVALHOS & FERNANDES SERPINS

(Junto à Estação do Caminho de Ferro)

Armazém de Vinhos, Aguardentes, Sal, Cereais e Mercearias

(POR JUNTO E A RETALHO)

Madérias — Lenhas — Travessas para o Caminho de Ferro

FÁBRICA DE SERRAÇÃO

FARMÁCIA PAIVA

SERPINS

Director técnico: ANTÓNIO RIBEIRO DE PAIVA

VIUVA DE Joaquim Fernandes d'Almeida

Armazém de Vinhos e seus derivados

Materiais de Construção // Serração Movida a Electricidade

Sal e Mercearias // Madeiras e Lenhas

Consignatário Agente da «Companhia União Fabril»

CAMIONETES DE ALUGUER

Avenida Coelho da Gama Telefone 9227 LOUSÃ

António Simões Lopes, Suc.^{res} & C.^a

ARMAZENISTAS E RETALHISTAS

Depositários da COMPANHIA PORTUGUESA DE TABACOS

Correspondentes do BANCO PINTO & SOTTO MAIOR

Consignatários da VACUUM OIL COMPANY

TELEFONE 9211

Rua do Comércio

LOUSAN

PENSÃO IMPERIAL Manuel Fernandes de Carvalho

Ares puríssimos da Serra e de Campo — Ótima Pensão com tratamento esmerado — Aguas magníficas — Garagem privativa para os hóspedes

TELEFONE 9294

SERPINS

CASA RIBATEJO DE JOSÉ FERNANDES LIMA

Casa de pasto — Estabelecimento de fazendas, miudezas, calçado, mercearias, vinhos, tabacos, etc.

SERPINS

ANTÓNIO SIMÕES CARVALHO

CAMIONETE DE ALUGUER

Vinhos e seus derivados — Materiais de construção — Sal e Adubos

TELEFONE Prov. 9294

SERPINS

RAMIRO SIMÕES CORTEZ

Fazendas, Miudezas e Vitraria — Papelaria, Mercearia,

—::— e Vinhos — Ferragens, Tintas e Adubos —::—

TELEFONE 9292

SERPINS

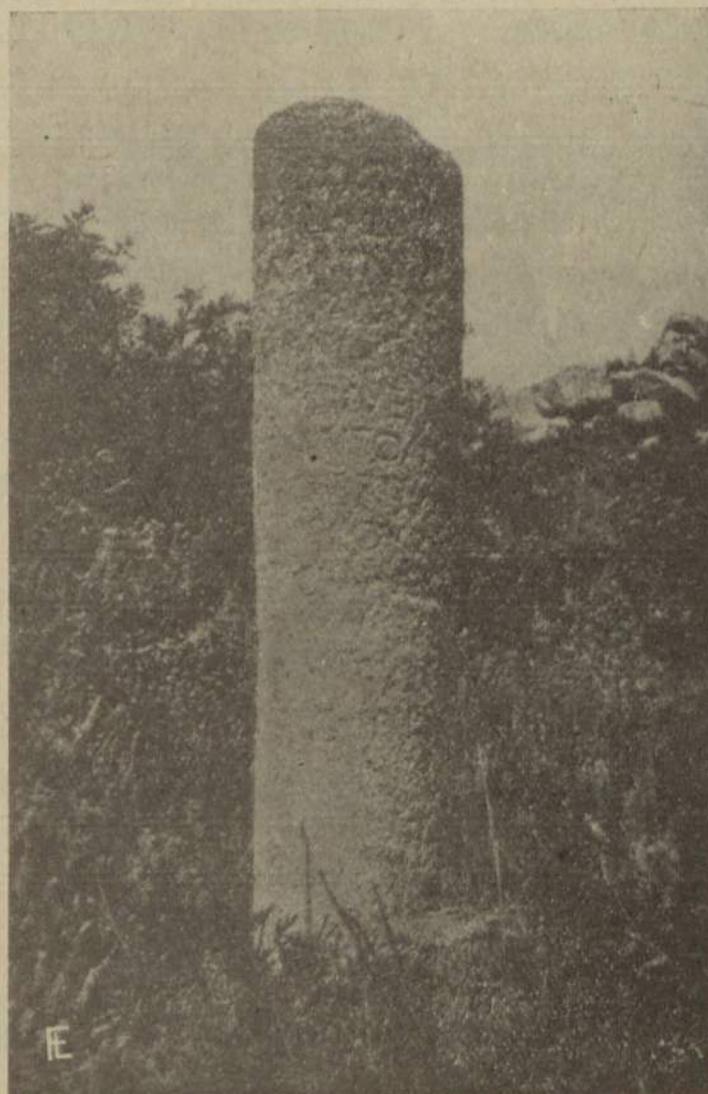
Gerez, estância de águas

TERRAS de Bouro se chama uma vila curiosa, extraordinariamente pitoresca, nata e criada numa região montanhosa, que, sendo minhota, caracteriza-se, todavia, por um certo ar de família com a paisagem forte de Trás-os-Montes. É uma admirável transição entre duas regiões diferentes, quase totalmente opostas.

O concelho de Terras de Bouro compõe-se de várias freguesias, todas elas dignas de visita. As águas minero-medicinais da freguesia de Chamoim e as águas sulfurosas do Sótão, as primeiras usadas correntemente para certas doenças de estômago e as segundas tidas como eficazes na cura de doenças de pele, começaram a chamar a atenção e o interesse do país

para esta região. Mas foram as águas de Gerez, em Vilar da Veiga, que contribuíram definitivamente para o prestígio e a consagração da localidade, cujo nome se projectou além fronteiras.

O Gerez, sob o ponto de vista turístico, é uma estância das mais completas e mais bem organizadas de



Portugal. O homem soube, felizmente, aproveitar e valorizar a obra da Natureza. E a Natureza aqui, nesta terra prodigiosa de Portugal, foi excepcionalmente pródiga, concedendo-lhe não apenas águas verdadeiramente milagrosas, mas paisagens das mais surpreendentes que, no nosso país, se podem ver e admirar.

Em geral, é de Braga, por estrada magnífica, que nos transportamos ao Gerez. Os panoramas que nos são dados gozar durante o trajecto sucedem-se caleidoscópiamente, numa embriaguês dos sentidos. Ninguém pode ficar indiferente à sua beleza empolgante. Se o turista é, por acaso, um dos muitos doentes que vão em busca de aípios, logo se esquece dos seus males, prova de que a beleza da paisagem já por si é quase meia cura e de que, em certos casos, é sempre o espírito que actua benéficamente no corpo humano.

Estância de cura e estância de turismo, o Gerez é de há muito um dos nomes mais prestigiosos do mapa de Portugal, graças a uma larga e inteligente campanha em seu favor, em que participaram não apenas médicos ilustres, não apenas as pessoas interessadas em chamar às caldas e às pensões uma grande clientela, mas também alguns dos maiores escritores portugueses que, não tendo ido ali por doença, o fizeram unicamente para admirar um dos recantos mais belos do país.

Na verdade, o Gerez é um lugar único, sem rival, diferente de todas as outras estâncias. Entra-se no Gerez e é como se entrassemos num país estranho,

maravilhoso, em que as comodidades modernas se encontram a par com o estado quase primitivo dos seus habitantes.

Efectivamente, os turistas e os doentes — o doente acaba sempre por ser um turista — podem fazer no Gerez uma vida especial, que, tendo nos hotéis e pensões as comodidades que se exigem e encontram numa cidade, podem também estar em contacto com a Natureza e conhecer de perto uma civilização primitiva, e por isso mesmo cheia de interesse e pitoresco.

Nas suas montanhas, como nas da Suíça, passeia a cabra montês, e, dominando os ares, em vôos soberbos, vê-se a águia real.

Não é preciso estar-se doente para visitar o Gerez. Basta que em cada um de nós desperte a curiosidade de ver qualquer coisa de novo e de diferente.

Alfredo Costa,

Sucessores, L.^{da}

Fábrica Mecânica
de Chapéus de Pêlo

|||||

T R O F A

LOUÇAS E VIDROS

Estabelecimento, 2387
Telefones | Serreção, — 2067
Telegremes: CASA CARNEIRO

Manuel Carneiro & Filho, L.^{da}
CASA FUNDADA EM 1865

ESTÂNCIA DE MADEIRAS

Estrada Nova da Estação

79, Rua do Souto, 85

B R A G A

Grémio da Lavoura de Guimarãis

PARA A SUA INDÚSTRIA AGRÍCOLA, TODO O LAVRADOR DEVE PREFERIR OS FORNECIMENTOS DO SEU GRÉMIO, PORQUE OS LUCROS DESTES ORGANISMOS DESTINAM-SE APENAS AO SERVIÇO DA PRÓPRIA LAVOURA

Auto José Lopes Correia, Filhos & C.^a

FÁBRICA DE TECIDOS
E ACABAMENTOS

Telefone 4731

PEVIDEM

A cidade de Barcelos

Acidade mais recente da Província do Minho. Terra antiquíssima, a ela estão ligados títulos de nobreza, alguns dos grandes de Portugal, inclusivé os Reis da última Dinastia. A atestar a presença do passado podemos de relance citar os Paços dos Condes-Duques, a Torre de Menagem, Igreja Matriz, etc. etc.... Todo um passado de glória do qual a cidade muito nobremente se orgulha.

O seu Concelho, o maior do Distrito, dista 17 quilómetros de Braga, e a sua feira semanal, às 5.ªs feiras, é a maior e a mais importante desta região minhota.

Célebres as suas Festas das Cruzes, de 5.ª feira Santa e de Corpus Christi.

A agricultura é uma das grandes riquezas do Concelho: vinho, milho, feijão, centeio, trigo e batata.

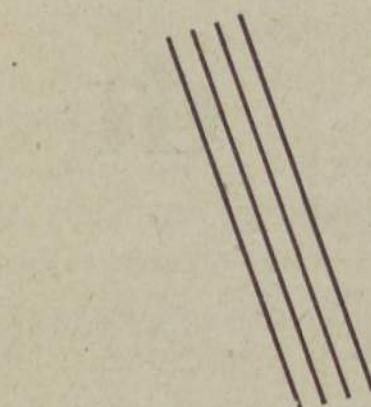
Finalmente Barcelos é um centro industrial a considerar.

Fábricas de olaria, de malha, de tecidos de algodão, rendas, etc. etc..

CAFÉ E BAR DANÚBIO SALÃO DE JOGOS

Brevemente terá serviço de restaurante

BARCELLOS



INFORMA QUE O SEU MERCADO SEMANAL É O MAIS RICO E CONCORRIDO DE TODO O PAÍS. ACONSELHA-SE UMA VISITA. COMBÓIOS E CAMIONETAS ESPECIAIS NESTE DIA

Telefone 8257

Grémio da Lavoura de Barcelos

ASSISTÊNCIA TÉCNICA
GRATUITA AOS
:— ASSOCIADOS :—

LABORATÓRIO DE ANÁLISES

O Grémio do Comércio do Conselho de Barcelos

Armazéns de São Tiago, L.^{da}

Fazendas Brancas e Lanifícios



VENDAS SÓ POR JUNTO

BARCELLOS

FÁBRICA A VAPOR Preços sem
SERRAÇÃO, CAIXOTARIA E CARPINTARIA MECÂNICA competência

Francisco Lopes da Silva

Fornecedor de madeiras aparelhadas e em prête

Nesta fábrica executam-se todos os trabalhos pertencentes à sua indústria

Serviço de Camionagem para qualquer ponto do País

Av.º Dr. Sidónio Pais, 9 — BARCELLOS — Telef. 8339

Fábrica Barcelense

JOÃO DUARTE & C.º, L.º

Malhas, Rendas e Passamanarias

Telefone 8214 — Telegramas: TEXTIL

Código RIBEIRO-BARCELLOS-PORTUGAL

Augusto Figueiredo & Silva, Limitada

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

CORRESPONDENTES BANCÁRIOS

Secção transporte de carga em camião

R. Filipa Borges, 7 a 9

— TELEFONE 8335 —

B A R C E L O S

GARAGEM PARQUE ESTAÇÃO DE SERVIÇO

Garagem de recolha e venda de Gasolina,
Óleos, Pneus, Acessórios, etc.

DE ANTÓNIO M. DOS REIS

Avenida Dr. Sidónio Pais, 35-BARCELLOS — Telef. 8344 — Telegramas: ANTÓNIO REIS

Francisco Duarte Coutinho, & C.º

FUNDADA EM 1907

Armazém de Mercearia, Cereais e Legumes
Fábrica de Torrefacção — Coloniais —

AV.º DR. OLIVEIRA SALAZAR, 71-72 RUA D. ANTÓNIO BARROSO, 61-63

(ESCRITÓRIO E ARMAZÉM) (TORREFACÇÃO)

Telef. RESIDÊNCIA 8242 — ESCRITÓRIO 8341 — TORREFACÇÃO 8396

B A R C E L O S

A Vila de Esposende

JUNTO à Foz do Cávado ergue-se uma das mais mimosas povoações que no Minho nos é dado ver e admirar: é a vila de Esposende.

De privilégio é a sua situação. Daí o seu encanto e, também, a sua importância económica. Com efeito, Esposende, que está à frente dum concelho populoso, dispõe de recursos de toda a ordem para ser, como de facto é, não apenas um centro de turismo, mas também um centro de actividades industriais. E é precisamente a fronteira freguesia de Fão, ligada à sede do concelho por uma ponte metálica, que, com os seus estaleiros de construção naval, contribuem para a prosperidade, para a riqueza colectiva da região encantadora.

O Minho, nenhum português o desconhece, é uma das zonas mais belas do país. Tudo ali nos surpreende, quer pela lírica suavidade das suas paisagens, quer pela feição pitoresca das suas povoações e pelo valor dos seus monumentos, quer ainda pelo interesse artístico das suas mais típicas, mais nobres e antigas casas residenciais. Até o próprio sol parece diferente, num num céu, também diferente, a que bem poderíamos chamar o céu minhoto, pois não há outro, neste maravilhoso país, que o iguale na esplendente alegria da sua luminosidade.

Esposende é vila jeitosa, risonha e característica, como todas as vilas minhotas. Suas ruas são bem tratadas, os seus edifícios são de magnífico aspecto arquitectural. No jardim público, bem cuidado, vê-se o busto de Rodrigues Sampaio, que foi uma das maiores figuras da política nacional do século XIX e, como jornalista, dos mais vigorosos que a Imprensa tem tido ao seu serviço.

Como atracção turística Esposende possui, a um quilómetro da vila, a famosa praia de banhos, conhecida pelo nome de *Suave Mar*. É uma das praias mais encantadoras do Norte, havendo também quem a considere a melhor do país.

Mas, como já dissemos, a situação de Esposende é verdadeiramente privilegiada. Além da praia *Suave Mar*, muito concorrida nos meses quentes de verão, há ainda uma outra, a de Ofir, também imensamente frequentada, concorrendo dois elementos para a preferência que os banhistas começaram a dar-lhe ultimamente: o pinhal e o rio. Ofir, pitoresca freguesia de Fão, é a mais moderna zona de turismo, contando com uma pousada para receber os banhistas.

MANUEL PEREIRA DA QUINTA |||| ARMAZÉM DE MERCEARIA

Depósito de fósforos e tabacos da «Tabaqueira»
Agente depositário oficial da «Mabor». Agente
depositário de motores, bombas e motobombas «Escol»

BARCELLOS | Casa fundada em 1895. Depositários dos óleos CASTROL
Rua D. António Barroso — Telef. 8225

Os caminhos de ferro e a indústria dos transportes

A «Associação Industrial Portuguesa», organismo que, fundado em 1860, tem prestado ao país relevantes serviços, publicou recentemente, num volume de 134 páginas, o «Relatório e Parecer da Comissão Revisora de Contas», referente à gerência de 1947. Trata-se dum documento de alto interesse, pelas informações e pelo estudo, embora sucinto, dos problemas e das actividades respeitantes às indústrias nacionais.

O Relatório da Associação Industrial, nas páginas 17 e 18, presta homenagem à memória dos sócios falecidos no decorrer de 1947, entre os quais os Srs. Alfredo Moreira, Dr. António Centeno, Eng.º Armando Chaves de Oliveira, Eduardo Gomes Cardoso e Ramon António Bertrand, da firma Bertrand, Irmãos.

No capítulo «Transportes», a páginas 130 a 131, o Relatório ocupa-se da situação dos caminhos de ferro. Com a devida vénia transcrevemos:

«A encorporação, na rede da C. P., das linhas exploradas por outras Companhias, marca, de facto, um ponto culminante e de transcendente importância em toda a história da exploração ferroviária portuguesa, tornando desnecessário enaltecer as vantagens resultantes da unidade de orientação, direcção e comando. De há tempos a esta parte, a exploração ferroviária começou, porém, a sofrer o embate da concorrência da camionagem. A falta de regulamentação que coordene os dois meios meios de transporte dentro do espírito da Lei n.º 2.008, faz-se sentir agudamente com grave prejuízo para vários sectores da actividade económica, tendo sido, dentro do espírito daquela Lei, intensificada, quanto possível, a política do estabelecimento de serviços combinados, prolongando-se assim a acção do caminho de ferro a muitos lugares até aí desprovidos de regulares meios de transporte.

Por outro lado, constitui também preocupação constante o aceleramento dos transportes, vista a sua excepcional importância a dentro das exigências da vida moderna. Um dos exemplos mais frisantes desse aceleramento é o que diz respeito às frutas e outros géneros frescos, tendo-se seguido, com as medidas tomadas — emprego de contentores e outras — fazer chegar os primores do Algarve a Lisboa de manhã, por forma a fazer, horas depois, a sua distribuição pelos mercados, em condições de frescura até então não verificadas.

Cumpre-nos assinalar ainda uma sensível melhoria nos combóios de passageiros: aumento de velocidade

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Julho de 1898)

Exposição de Paris

A força motriz que, segundo os projectos, se exige para pôr em movimento as machinas e apparelhos expostos e para os gastos da illuminação electrica ascende a 12.000 cavalos.

Na exposição de 1855 a força era de 350. Na de 1867 foi de 625. Subiu em 1878 a 2.500. Finalmente em 1889 já chegou a 6.500 cavalos.

É uma progressão accentuadamente crescente.

A commissão encarregada de examinar os projectos do caminho de ferro electrico da exposição teve 5 trabalhos a estudar. Adoptou a proposta Mocomble, que comprehende uma linha de 1 metro e uma plataforma com duas velocidades, assente sobre um viaducto especial e paralelo á linha férrea.

A commissão julga que as modificações feitas ao sistema que já foi installado em Chicago o melhoraram muito, dando garantias de completo exito.

Os passageiros pagarão 0,25 no caminho de ferro e 0,50 na plataforma.

de alguns combóios, composição dos combóios rápidos com carruagens mais modernas e mais perfeita adaptação dos horários às necessidades do público.

Outras melhorias se poderiam citar no serviço de mercadorias. Entre estas, um vasto trabalho de uniformização e simplificação de diplomas tarifários que ainda não se encontra terminado; o que se está a realizar é de interesse excepcional tanto para o público como para a Companhia, exigindo, porém, esta difícil tarefa a maior prudência, uma vez que é preciso julgar cautelosamente muitas situações adquiridas.

Sem entrar em pormenores estatísticos de necessários, assinala-se que no ano de 1947, e em relação a 1946, se notou na Rede Geral uma quebra na tonelagem de mercadorias e um aumento no número de passageiros transportados.

As condições de trabalho são, sensivelmente, as verificadas nos anos anteriores; estas e os salários acham-se fixados nos diplomas oficiais que os regulam. De resto, tem-se atendido, na medida do possível, à melhoria das condições de vida dos trabalhadores, designadamente em obras sociais que são do conhecimento público.

Ao iniciar o ano de 1948, sentimos ainda, e no que respeita a aquisições da infinidade dos materiais necessários à laboração desta indústria, os efeitos das perturbações causadas pela última guerra, designadamente pelo que concerne a combustível, material metálico e travessas.”

Publicações recebidas

Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses — (Volume III) — pelo General João de Almeida

Está publicado o terceiro volume desta obra importante, que o sr. General João de Almeida, portador de uma vasta cultura, verdadeiramente notável, empreendeu há poucos anos, em serviço do Império. Eis aqui um homem perante quem nos devemos inclinar respeitosamente: — tendo servido, primeiramente, a Pátria com as armas, serve-a agora com a pena, elaborando, com talento e competência, obras de alto interesse histórico e patriótico.

O terceiro volume do «Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses» refere-se aos distritos de Portalegre, Évora, Beja e Faro. Como os anteriores, vem largamente documentado com gravuras, mapas e notas elucidativas.

A obra completa constará de sete volumes. No quarto, além dos monumentos de Lisboa e Setúbal, serão estudados os dos arquipélagos da Madeira e Açores. Nos dois últimos, o autor ocupar-se-á dos monumentos relativos às Províncias Ultramarinas e aos antigos Domínios portugueses.

Estamos, pois, na presença de um trabalho de alto e indiscutível valor histórico militar, em que se encontra superiormente organizado e anotado o inventário dos monumentos militares portugueses através das idades, desde as origens até aos nossos dias, podendo nós agora, conhecendo melhor os tempos obscuros da pré-história, estudar em novas e mais certas bases a história pátria.

E porque as fortalezas constituem os mais nobres pergaminhos das povoações que nasceram e medraram em sua roda e à sua sombra defensiva, elas são também, por esse facto, o testemunho vivo e eloquente das accções e feitos dos seus maiores.

São os monumentos militares, já o afirmou uma vez o sr. General João de Almeida, que pelo seu carácter omnímodo, que melhor exprimem as características e o estado de civilização de um povo na época em que foram levantados. São eles



General JOÃO DE ALMEIDA

também que definem a evolução dos conhecimentos militares, o que equivale a dizer das artes e das ciências, que sintetizam, mostrando os métodos de guerra seguidos em cada uma dessas idades e os processos e sistemas empregados na defesa do território da Nação.

Nenhum estudioso da nossa história pode, de hoje em diante, deixar de ter na sua livraria esta obra de investigação, obra honestíssima, escrita com saber e alto sentido patriótico.

Trabalhador incansável, dir-se-ia que o estudo e a escrita lhe absorvem gostosamente todas as suas horas. A lista das suas obras compreende numerosos trabalhos, datando o primeiro de 1896. Isto é, há 52 anos que o sr. General João de Almeida, desde que iniciou, na «Revista Militar», a sua vida literária, não tem parado de escrever, de estudar e de ser útil à Pátria.

O «Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses» é uma publicação subsidiada pelo Instituto para a Alta Cultura.

Uma colaboração régia na «Revista Militar» — Compilação do General Raúl Esteves.

O sr. General Raúl Esteves acaba de reunir em volume os artigos que publicou este ano na *Revista Militar*, sobre a colaboração, naquele mensário, de El-Rei D. Pedro V.

Estamos no ano centenário da *Revista Militar*. O trabalho do sr. General Raúl Esteves vem contribuir notavelmente para o brilhantismo das comemorações dos cem anos de publicação ininterrupta da mais antiga revista, daquela índole não só em Portugal mas em todo o Mundo.

A colaboração de El-Rei D. Pedro V na *Revista Militar* é uma prova de que a publicação teve, desde o início, favorável acolhimento. «Na lista dos seus antigos colaboradores, diz-nos, no Prefácio, o sr. General Raúl Esteves, encontram-se nomes dos mais ilustres do nosso Exército, e, com justificado merecimento, pode a *Revista Militar* orgulhar-se de ter merecido a insigne honra de inserir nas suas colunas a inteligente e valiosa colaboração de um Rei de Portugal, dos que maior vínculo de valor e de simpatia deixaram na nossa história moderna.»

Referindo-se a essa colaboração, o sr. General Raúl Esteves acrescenta:

«Essa colaboração constituiu um notável episódio que bem revela a importante missão de cultura que a *Revista Militar* sempre desempenhou, e mostra também exuberantemente a índole liberal e patriótica daquele egrégio Monarca.»

Como a referida colaboração régia tem uma história, o sr. General Raúl Esteves conta-a em duas palavras. É o caso de ter aparecido, no nú-

mero de 30 de Março de 1860 da *Revista Militar*, um artigo do capitão Luís Augusto Pimentel, em que, a propósito da construção do Caminho de ferro de Leste projectado naquela época, se apresentavam diversas considerações sobre a sua importância no ponto de vista militar, sendo criticada a orientação da directriz que se lhe pretendia dar.

No número do dia 15 de Maio, dessa revista, surge, em resposta, um extenso e brilhante artigo, sem assinatura, que, com toda a correção e proficiência, constituía um valioso ensinamento sobre o aspecto militar e político que assumiam os caminhos de ferro, então no início do seu desenvolvimento no nosso país. Esse artigo, os leitores já o terão adivinhado por certo, era da autoria de El-Rei D. Pedro V, e, pelo que assevera o sr. General Raúl Esteves, não perdeu actualidade. «A definição ali feita do papel do caminho de ferro na defesa do país — comenta o ilustre autor do livro em questão — poderá ser perfeitamente acolhida no mais moderno estudo do problema, e as considerações estratégicas produzidas para justificar uma escolha da directriz no seu traçado são absolutamente exactas.

O capitão Pimentel voltou de novo ao debate, e ignorando quem era o sinatário do artigo atribuíu a sua autoria «a um exímio professor de Ciências Militares que sinceramente respeitamos, porque o consideramos uma das primeiras capacidades do nosso Exército».

Esse exímio professor, veio a sabê-lo o capitão Pimentel pouco depois, era, além de uma criança quase, o próprio rei de Portugal!

Os artigos de D. Pedro V e do capitão Pimentel podem reler-se neste volume, pois o sr. General Raúl Esteves reproduziu-os na íntegra.

Eis aqui, ninguém deixará de concordar, não apenas uma homenagem à memória do saudoso e talentoso rei D. Pedro V que, tão jovem, revelava uma inteligência invulgar, mas também uma homenagem à própria *Revista Militar*, cujas colunas, desde o seu primeiro número até hoje, têm sido enobrecidas pelas colaborações mais ilustres do Exército e da Armada.

Ao sr. General Raúl Esteves agradecemos os exemplares do seu notável e oportuno trabalho.

Boletim do Comissariado do Desemprego

O Boletim Mensal, referente a Maio, do Comissariado do Desemprego, publica, sob o título «Quinze anos de actividade» (1932-1947) um interessante estudo assinado pelo distinto engenheiro mecânico, sr. Eduardo Ferreira da Silva, delegado à Exposição de Obras Públicas. Dêsse estudo extraímos os seguintes números:

A verba total despendida pelo Comissariado

desde 1932 até 1947, atinge 976 mil contos, dos quais se destinaram 233.500 para subsídios de trabalho, 6 mil a centros de trabalho, de reeducação e de aperfeiçoamento profissional; 114 mil à assistência a desempregados. O Comissariado, no combate indirecto ao desemprego, comparticipou em várias obras com 558.000 contos e destinou 16 contos para a criação e revigoramento de indústrias.

Anuário dos C. T. T. — 1946

A leitura dos Anuários dos C. T. T. desperta sempre grande interesse. O de 1946, há pouco chegado à nossa Redacção, foi folheado e lido, como os anteriores, com o prazer de quem se acostumou a ver nos números apresentados pelas estatísticas a marcha progressiva do nosso país, as suas tendências e as suas possibilidades.

Não há dúvida de que os C. T. T., nestes últimos anos, têm melhorado os seus serviços não apenas com a admissão de maior número de funcionários de todas as categorias e a sua especialização, mas também com a construção de vários edifícios destinados a satisfazer cabalmente as exigências do público.

Os C. T. T. têm a indispensável autonomia administrativa e financeira e dependem do Ministério das Comunicações. As suas actividades, como se sabe, exercem-se em regimem de monopólio. No entanto, e ao abrigo desse monopólio, fizeram concessões parcelares de alguns dos seus serviços a várias empresas entre as quais figuram «The Anglo Portugueses Telephone Company Limited», para o serviço telefónico e suburbanos das cidades de Lisboa e Porto, a Companhia Portuguesa Rádio Marconi, para o rádio-telegráfico e o rádio-telefónico.

Durante 1946 aumentaram para 686 (677) e 8.284 (7.122) respectivamente, os locais das estações e dos postos, tendo sido criadas as estações regionais de Monte Redondo, Anunciada (Setúbal), Alfarelos, S. Miguel do Rio Torto, por elevação dos respectivos postos.

Tanto os serviços das encomendas postais como os de vales apresentaram subidas surpreendentes. O tráfego telegráfico também atingiu números altos.

No decorrer de 1946 foram inaugurados vários edifícios com que se melhorou não só os serviços dos correios mas também a estética das cidades e vilas onde se construiram, tendo os arquitectos, o que é louvável, procurado sempre inspirar-se no estilo arquitectónico regional. Há que felicitá-los sinceramente.

De entre os novos edifícios, apraz-nos destacar, como os mais felizes, os de Mértola, Mogadouro, Nisa, Oliveira do Hospital, Portimão e Seia.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 131, II série, de 7 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 1.º semestre do ano de 1948 (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 605.793\$93.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses relativa ao 1.º semestre do ano de 1948 (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 819.603\$57.

O «Diário do Governo» n.º 141, II série, de 19 de Junho, publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27.236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso de engenheiro mecânico de 2.ª classe, o qual foi aberto por aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 129, 2.ª série, de 4 de Junho corrente, seja constituído da seguinte forma:

Presidente — Director geral, Rogério Vasco Ramalho.

Vogais: Engenheiro de 1.ª classe Eugénio de Campos Amaral.

Engenheiro chefe da 1.ª Repartição, Luís da Costa.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo» n.º 130, II série, de 5 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de dois aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor nas linhas de Santa Comba a Viseu, do Corgo, do Tua e do Sabor, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais é substituída a tabela de preços n.º 2

e são criadas as tabelas n.ºs 2—A, 17 e 18, que compreendem todos os encargos que actualmente oneram as tarifas.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de dois aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor na linha da Beira Alta, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais são substituídas as tabelas de preços n.ºs 2, 2—A e 4 e criada a tabela de preços n.º 21 as quais compreendem todos os encargos que actualmente oneram as tarifas.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de dois aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor nas linhas de Guimarães, do litoral do Minho, de Famalicão e do Tâmega e no ramal de Leixões, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais é substituída a tabela de preços n.º 10 e são criadas as tabelas de preços n.ºs 10—A, 14 e 15, que compreendem todos os encargos que actualmente oneram as tarifas.

O «Diário do Governo» n.º 132, II série, de 8 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de cinco aditamentos à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor nas linhas da antiga rede, Sul e Sueste e Minho e Douro, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e pelos quais são feitas alterações aos preços de transporte de diversas mercadorias, aplicáveis segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de sete aditamentos à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor na linha do Vouga e ramais de Aveiro e Aveiro-Mar, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e pelos quais são feitas alterações aos preços de transporte de diversas mercadorias, aplicáveis segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

CASA LEONEL

Leonel António da Silva, L.^{da}

CRISTAIIS SAINT LAMBERT, BACCARAT,
TCHECOESLOVACOS, SUECOS E INGLESES

PORCELANAS NACIONAIS
— E ESTRANGEIRAS —

TALHERES SUECOS E NACIONAIS

— LOUÇAS ARTIGOS DE MÉNAGE

CANDEEIROS

RUA DO CARMO, 71 — LISBOA — Telef. 24571

AO DISPÔR DE V.ª EX.ª
Qualidade — Bom gosto — Modicidade de preços

TORROAIS
RELOGIOS, JOIAS, PRATAS E OURO

123 — Rua da Prata — 131
Telefone 2 4210

LISBOA

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de sete aditamentos à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor nas linhas de Santa Comba a Viseu, do Corgo, do Tua e do Sabor, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e pelos quais são feitas alterações aos preços de transporte de diversas mercadorias, aplicáveis segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

«Diário do Governo» n.º 133, I série, de 9 de Junho, publica o seguinte:

Portaria n.º 12:433

Tendo-se reconhecido que as circunstâncias actuais permitem efectuar nova redução nos prazos actualmente em vigor para os transportes, em grande e pequena velocidade, de mercadorias, animais e veículos: 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 os prazos de transporte a que se referem os artigos 58.º e 82.º da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo decreto n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, e que foram alterados pelas portarias

n.ºs 10:140 e 12:108, respectivamente de 17 de Julho de 1942 e 8 de Novembro de 1947, sejam modificados pela forma seguinte

I — Grande velocidade

Animais. — São restabelecidos os prazos previstos no artigo 58.º da tarifa geral.

Mercadorias, veículos e quaisquer objectos. — Terão seguimento por qualquer dos dois primeiros combóios de recovagens ou de passageiros, para os quais não haja restrições na aceitação da mercadoria considerada, ou por qualquer combóio de mercadorias que adiante ou não atrasse a chegada da remessa a destino.

II — Pequena velocidade

Animais. — São restabelecidos os prazos previstos no artigo 82.º da tarifa geral.

Mercadorias e veículos. — A duração máxima do trajecto das remessas é de três dias para a primeira fracção indivisível de 125 quilómetros e de mais dois dias por cada uma das seguintes fracções indivisíveis de 125 quilómetros.

O «Diário do Governo» n.º 133, II série, de 9 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 28 deste mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade Estoril, destinado a anular o aviso ao público B. 167, de 5 de Julho de 1943, que especifica as restrições a que as remessas reexpedidas podem ficar sujeitas quanto ao seguimento nos mesmos vagões em que foram transportadas.

ARTEFACTOS DE MALHA DE LUXO, LIMITADA

Fábrica das reputadas malhas «ARMALUX» — as preferidas pela sua alta qualidade

RUA ACTOR VALE, 9

LISBOA

Sociedade Luso Eléctrica, L.º

MATERIAL ELÉCTRICO

Material estanque próprio para instalações a bordo ■ Motores eléctricos ■ Dijuntores automáticos para protecção de motores trifásicos ■ Electro Bombas ■ Dínamos e máquinas para soldadura eléctrica e seus acessórios ■ Carregadores de baterias ■ Esmeriladores e Polidoras eléctricas ■ Cabos armados

11, Calçada Marquês de Abrantes, 13

Telefone 60331

LISBOA

MONTIJO 63
Telefones LISBOA 21823

JOSE COELHO

Preparação de carnes de porco, verdes, secas e fumadas

MANTIMENTOS PARA NAVIOS

Quinta de S. Braz

Samouco — Alcochete

ESCRITÓRIO:

Trav do Carvalho, 5, 1.º Esq. — LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



A mesa de honra da Homenagem à *Revista Militar*, a que presidiu o sr. Ministro das Comunicações, em representação do Chefe do Estado

Centenário da "Revista Militar"

A sessão de Homenagem da Imprensa Portuguesa, na Sociedade Geografia, à mais antiga revista do país, constituiu uma verdadeira consagração pública

A solenidade que atingiu a Homenagem da Imprensa Portuguesa à *Revista Militar* pelo seu centenário, levada a efeito, na Sala Portugal da Sociedade de Geografia de Lisboa, na noite de 3 de Julho, não nos surpreendeu. Contavamos absolutamente com ela. Cem anos de publicação ininterrupta ao serviço da Nação e sempre dirigida e colaborada pelos nomes mais prestigiosos do país, asseguravam à *Revista Militar* o brilhantismo dessa comemoração. Ela foi, na verdade, impressionante, e pelo número e qualidade das pessoas que ali foram, com a sua presença, dar testemunho do seu alto apreço pela mais antiga revista militar em todo o mundo, atingiu foros de uma consagração pública, tanto mais que ela teve, na pessoa do sr. Ministro das Comunicações, a representação do venerando Chefe do Estado.

A sessão começou pelas 22 horas. A Sala Portugal encontrava-se literalmente cheia. Entre a assistência, viam-se, além de muitas figuras ilustres

dos meios militares, os srs. brigadeiro D. Miguel Pereira Coutinho, governador militar interino de Lisboa; general Carvalho Viegas; adido militar espanhol; coronéis Pires Monteiro e Ferreira de Lima e todos os membros da Direcção da *Revista Militar*; oficiais do Exército e da Armada, engenheiro Espregueira Mendes, director geral da C. P., os generais João de Almeida, Ferreira Passos, D. Luís de Macedo, Ferreira Martins, Pereira Lourenço e Carvalho Viegas, jornalistas da imprensa de Lisboa, representantes dos jornais da província e muitas senhoras.

Uma formação de cornetins da Guarda Nacional Republicana executou vários toques de continência, logo que o sr. Ministro das Comunicações, coronel Gomes de Araujo, deu entrada na sala, pondo-se de pé toda a assistência.

O sr. Ministro das Comunicações tomou a presidência da Mesa de Honra, em representação do sr. Presidente da República, que se fez ladear pelo sr. dr. Augusto de Castro, director do *Diário de*

Notícias, vice-almirante Mata de Oliveira, general Teixeira Botelho e coronel Lopes Galvão, secretário da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Leitura do expediente e discurso do sr. dr. Augusto de Castro

Aberta a sessão, o nosso director-gerente, sr. Carlos d'Ornellas, leu o expediente, entre o qual se viam telegramas de todos os jornais e revistas do país, uma expressiva saudação do sr. general Daniel de Sousa, em nome da Liga dos Combatentes da Grande Guerra e cumprimentos de figuras de grande relevo no nosso país, que, embora longe, não quiseram deixar de associar-se à justa homenagem.

Seguidamente, o sr. dr. Augusto de Castro, na qualidade de Presidente da Comissão de Honra da Homenagem da Imprensa Portuguesa, iniciou a série dos discursos. Temos a honra de arquivar as suas palavras:

Ex.^{mo} Sr. Ministro das Comunicações
Minhas Senhoras
Meus Senhores

A Imprensa Portuguesa vem hoje, nesta sala, celebrar o centenário da sua avó «A Revista Militar». Com os seus lindos cabelos brancos, a sua grande faixa da Grã-Cruz de Santiago sobre o peito, levemente curvada pelos anos, mas rija dessa perpétua mocidade que dá o vigor do espírito, a avózinha senta-se entre nós. O que ela nos poderia contar dos cem anos que o Mundo agitadamente viveu à sua volta!

A sua existência é, acima de tudo, um exemplo. No meio do dramático tumulto da vida nacional e internacional do último século, esta «Revista» calma, moderada, consagrada exclusivamente às grandes causas portuguesas e à educação militar do País, representa um vivo e simpático exemplo de continuidade: as mesmas ideias, o mesmo programa há cem anos e hoje. Caem os regimes, sucedem-se as guerras, renovam-se vertiginosamente as figuras. Mas, no largo período da sua carreira, três homens apenas presidem aos destinos da *Revista Militar*: o general Florêncio de Sousa Pinto, que a dirige 42 anos; o general Moraes Sarmento, que a inspira durante 40 anos, e o ilustre general Teixeira Botelho, que há 18 anos a chefia. Quer dizer: fidelidade aos princípios, fidelidade às pessoas — lição que a avózinha nos dá e que parece ser elixir de longa vida.

Esta sobrevivência de espírito e de sangue, de unidade moral, no respeito das ideias, na dignidade profissional, na modéstia e na simplicidade, representa, na verdade, um caso típico e curioso. Mais uma vez demonstra que se os homens fundam e inspiram as instituições, as instituições criam e

modelam os homens. A *Revista Militar* tem o seu carácter próprio. Ia quase a dizer que, a despeito das modificações, puramente acessórias e externas, que possa ter tido a sua apresentação vestimentária, o seu próprio tipo físico se tem mantido o mesmo — desde o sr. Fontes Pereira de Melo até aos nossos dias. Como Eça de Queirós dizia de *As Farpas* e de Ramalho Ortigão, pode dizer-se que, mais do que os homens que têm passado pelas suas colunas fizeram a *Revista Militar*, a *Revista Militar* tem feito e afeiçoado os colaboradores que a têm servido. Nós criamos um estilo de vida — e depois o estilo cria-nos a nós.

Se este exemplo dos cem anos que hoje aqui celebramos tem, em qualquer circunstância, um significado de ordem geral, muito mais relevante sentido tem na vida nacional. Quero crer que este sentimento de continuidade e disciplina que a *Revista* representa na história da imprensa portuguesa lhe provém, na sua maior proporção, das virtudes propriamente militares que constituiram, em vinte lustros e constituem ainda hoje, o seu clima moral e a sua bandeira.

Triste paisano, só com defeitos e qualidades paisanas, quero prestar a minha homenagem à formação do soldado, ao seu nobre e alto espírito de servir e a esse «sentimento colectivo» que é a grande força do seu civismo e de que, em mais do que um momento, o Exército foi em Portugal o único detentor.

O Exército é uma grande escola humana. Nele se aprendem a noção da hierarquia, única forma de manter e fazer valer numa sociedade a escala de valores, o culto da responsabilidade, que está na base da honra militar, o desdém pelo perigo, o sacrifício individual. Por maiores que sejam as qualidades de coragem individual e os seus exemplos, o facto é que é no soldado que se perpetua e renova, no Mundo moderno, esse sentimento heróico que é beleza e lustre da vida.

Numa época dramática em que todas as forças de dispersão e dissociação conspiram para dividir os povos e os homens, o Exército é a única força de agregação colectiva que nos resta. Saber obedecer é uma das formas — certamente a melhor — de saber mandar. E essas virtudes singulares de camaradagem, de simplicidade, de desaparecimento da personalidade individual diante da obra e da disciplina colectivas são grandes dons que devemos recolher e venerar no carácter militar.

Nos cem anos de existência da *Revista*, as instituições militares evolucionaram consideravelmente. Em 1848, quando no prédio n.º 40 da então Travessa do Secretário de Guerra, hoje Rua Nova da Trindade, se reuniram Moreira Bergaro, Fontes, Fradesso da Silveira e o polaco de origem, português de coração Chelmicki, os exércitos profissionais, de característica mercenária, tinham-se trans-

formado ou iam transformar-se nos exércitos permanentes nacionalizados.

Desde essa data, todos os organismos, serviços, muitas das expressões da vida militar se transformaram. O espírito, porém, modificado, modelado pelo tempo, permaneceu o mesmo. E é curioso verificar que, através de todas as raças, como através das épocas, a formação militar é a mesma escola magnífica de carácter, criadora do mesmo clima cívico.

Não sei se, com as características que persistentemente tem mantido, de regularidade, de disciplina, de desinteresse, de expressão, a mesma fisionomia e o mesmo estilo de vida, uma empresa de publicidade, exclusivamente civil, fundada e continuada por civis, seria possível, intacta, durante cem anos. Não o creio. O espírito civil possui uma inquietação, está sujeito a uma dispersão de ideias e de forma, é jogado por interesses opostos, sobre influências e tentações que a educação e o meio militar dominam e quase excluem. A noção do dever é outra. Uma outra ideia de permanência moral anima e inspira a conduta do soldado.

Permitam-me que cite como demonstração deste «espírito de serviço» — que é propriamente militar — dois factos curiosos. O primeiro é que a *Revista Militar* pertence a uma Sociedade, juridicamente abstracta mas «pelo óbito do sócio cessam (art.º 24 dos Estatutos) quaisquer direitos que ele tivesse na constituição da Empresa. Quer dizer a *Revista Militar* é impessoal. Impessoais os seus proprietários, são, em regra, gratuitos os seus colaboradores. Mas a *Revista* se não paga a colaboração que lhe é dada, instituiu, com as suas receitas próprias, prémios que distribui aos seus colaboradores. Isto é: não paga serviços, galardoa-os.

Por todas estas razões, a Imprensa Portuguesa devia à centenária juventude da *Revista Militar* a homenagem que, colectivamente, hoje lhe presta. A longevidade não é, por si só, um título de prestígio. Viver muito, é, no fundo, pouca coisa. Viver bem, dar à Vida um sentido moral, é o que importa.

É o exemplo dum honrado e modelar século de existência que nós festejamos aqui. É a forte tradição de virtudes cívicas e profissionais que nós vimos, nesta sala, trazer ao quadro de honra da Nação, saudando nos seus actuais dirigentes, todas aquelas figuras ilustres, desde o velho Fontes à gloriosa figura do General Moraes Sarmento, que

representam o seu passado, a nobre galeria dos seus fundadores, directores, redactores, sócios e amigos.

Entre os sócios honorários da *Revista*, ao lado do General Sebastião Teles, do General Alves Roçadas, herói de campanhas coloniais, do almirante Augusto Osório — entre os sócios honorários da *Revista*, um nome peço licença para especialmente destacar. É o nome do cidadão insigne, do altíssimo homem de bem que tem ilustrado na sociedade portuguesa, na sua vida cívica como na sua vida militar, a honrada, simpática e brilhante carreira dum grande Chefe.

Ser chefe não é apenas ocupar um posto de comando: é dar a esse posto a alma, a autoridade, a elevação, sem as quais o ofício de mandar é vã e ingloriosa tarefa. Um dirigente, um comandante um condutor doutros homens pode ser nomeado ou imposto. Mas para que esse dirigente, esse condutor, esse comandante se transforme, no largo sentido da palavra, num verdadeiro chefe, é sempre precisa a tácita aceitação dos dirigidos, o reconhecimento geral da primazia, o consenso que estabelece entre o que ordena, pelo direito de superioridade e o que obedece, pelo dever de hierarquia, essa força moral que se chama, em baixo, a confiança e, no alto, o prestígio.

Refiro-me ao senhor Marechal Carmona, sócio honorário da *Revista Militar* — Chefe Militar e Chefe de Estado. Peço a V. Ex.º, sr. Ministro, que se digne transmitir ao senhor Presidente da República as saudações que, em nome dos organizadores desta sessão, tenho a honra de lhe apresentar.

A V. Ex.º, senhor Ministro das Comunicações, muito agradecemos a sua presença».

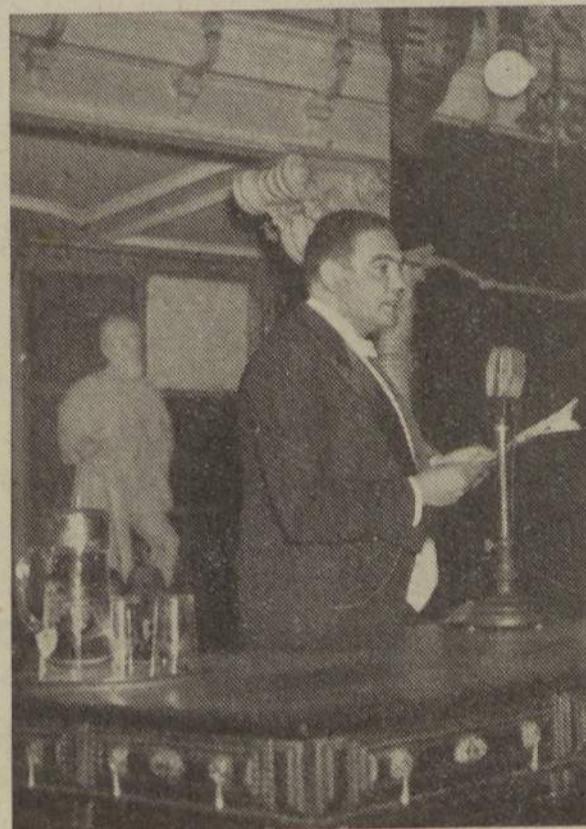
Uma grande salva de palmas premiou o magnífico discurso do eminentíssimo jornalista.

Fala o sr. tenente-coronel Costa Veiga

Em seguida, ergueu-se para pronunciar o seu discurso — uma valiosa evocação dos escritores militares do passado — o sr. tenente-coronel Costa Veiga, ilustre director da Biblioteca Nacional. Também o reproduzimos na íntegra:

Senhor Ministro das Comunicações
e representante do Sr. Presidente
da República:

Começarei por saudar, na pessoa de V. Ex.º, a veneranda personalidade do supremo magistrado



O dr. Guilherme Pereira da Rosa
lendo o seu discurso

da Nação, o oficial distintíssimo com acentuada predilecção pela História, base essencial da Alta Cultura Militar.

Senhor Ministro, Minhas Senhoras
e Meus Senhores

Impuzeram-me os ilustres promotores desta festa o encargo de nela falar sobre os nossos escritores militares do Passado. Atendendo, porém, na vastidão da matéria, excessiva para ser tratada, mesmo perfunctoriamente, em uns quize minutos — tempo que não desejo exceder — resolvi limitar o tema aos principais autores anteriores à Restauração. Ainda, em segunda redacção, excluí os cronistas, restringindo-me aos técnicos que versaram pontos importantes de orgânica, estratégia, táctica e fortificação, ora fixando doutrina geral, ora estudando casos concretos em obras particulares ou oficiais como os *Regimentos de Guerra*, nome que nos séculos XV e XVI correspondia, mais ou menos, ao que hoje chamamos Regulamentos da Campanha.

Foram os referidos técnicos: primeiro, o Rei de Boa Memória; segundo, o redactor... desconhecido, do Regimento de Guerra, inserto, como texto oficial, nas chamadas «Ordenações Afonsinas» (meados do século XV); terceiro, o autor anônimo de certo trabalho não oficial que, contudo, nos chegou igualmente com o título de Regimento de Guerra, trabalho esse redigido, suponho, em tempos de D. Sebastião; enfim, Luís Mendes de Vasconcelos, na transição do século XVI para o XVII.

Indicados os autores que vou sumariamente analisar, principiarei, como de justiça, por D. João I, em cujo *Livro da Montaria*, editado, segundo o manuscrito, único, da Biblioteca Nacional, pelo Coronel Esteves Peraira, engenheiro e académico de relevo, se nos depara, inesperadamente, um capítulo com várias considerações importantes sobre dispositivos de combate. Precedem esse capítulo, à guisa de título, as seguintes palavras: «Em que se mostra como o joguo de andar a monte» (isto é, o despôrto da caça grossa: javali e urso) «guarda o feito das armas por que se não perca» (quer dizer: ajuda a manter a eficiência militar). Entrando, após algumas linhas preliminares, em matéria puramente táctica, o régio autor distingue, com nitidez, os *combates de encontro* das *batalhas planeadas* e, a propósito destas, salienta ainda as condições técnicas relativas à extensão da frente de combate e ao apoio dos flancos, que, umas e outras, intervêm no plano de fixação, *in loco* da primeira *linha táctica*, base do dispositivo geral da batalha. Não tenho conhecimento de nenhum anterior texto português que se arrisque a focar os mesmos difíceis pontos e tanto

basta, creio, para pôr D. João I num nível ainda mais alto do que aquele em que, geralmente, é colocado.

Transito agora para o *Regimento de Guerra* inserto no Liv. I, Título II, das *Ordenações Afonsinas* e cujo texto foi pela primeira vez impresso — todavia, com erros graves de transcrição paleográfica — por D. António Caetano de Sousa, no tom. III das *Provas da História Genealógica da Casa Real*. Chamou-lhes o referido erudito: *Memorias de alguns oficiais-Mores da Casa Real e Reyno, do tempo del Rey D. Affonso V, com ordenança do que se praticava, tiradas autenticamente de hum livro antigo*. Mais correcta, advirto, é a posterior edição, 1786, da mesma obra pela Academia Real das Ciências, dessa vez integrada, como, de facto, cumpria, no corpo das *Ordenações Afonsinas*. Quanto à matéria do *Regimento* limitar-me-ei a aludir às prescrições sobre estacionamentos e respectivos postos avançados, às regras de organização das colunas de marcha (compreendendo o serviço de descoberta), e ainda às respeitantes às operações de sítio de praças fortes e aos destacamentos de *razzias*, isto é, as chamadas *cavalgadas*, equivalentes às *algaras* dos séculos XII e XIII.

Relativamente circunstanciado para os pontos referidos, o texto do *Regimento* é, porém, omissio quanto a dispositivos de batalha, falta que contrasta com a atenção que D. João I a eles dispensara no *Livro da Montaria*. Em resumo: trata-se, apenas, de um manual de execução para uso das tropas, sem aspirações de orientador dos altos comandos em manobras de exército.

Passo ao segundo Regimento de Guerra — este conhecido apenas por edição de D. António Caetano de Sousa, porém no tom. IV das *Provas* de sua *História* já citada, e não no tom. III, em que publicou o primeiro Regimento. Obra anónima, como já disse — e não oficial, a pesar de se chamar Regimento — foi algumas vezes atribuída a Martim Afonso de Melo, o célebre lugar-tenente de Nuno Álvares no Alentejo e, também, a um filho seu, de igual nome. É, todavia, indubitável que o autor não foi nenhum dos dois, e isso por várias razões das quais uma bastará; a de que no texto se alude às guerras da Índia, o que já de si leva a colocar a redacção em data posterior de uns 70 anos à morte, em 1432 senão antes, do primeiro Martim Afonso de Melo e ainda de 40 ao falecimento do outro (1468). É mesmo evidente que a composição do texto se fez já em pleno século XVI. Atestam-no quer o nome empregado, de *esquadrões*, para as formações de tácticas da infantaria, em quadrado de piqueiros e arcabuzeiros; quer a elevada proporção suposta das armas de fogo — 170 arcabuzeiros para 130 piqueiros, em cada companhia de 300 homens — proporção essa muito superior à que

regulava na Índia ao tempo de Albuquerque, como pode ver-se do capítulo da minha autoria, *Organização Militar do Oriente*, no vol. II da *História da Expansão Portuguesa no Mundo*.

Outros motivos ainda, extraídos da análise interna do texto — e que, por falta de tempo, me é impossível expôr — autorizam-me até a sugerir que a redacção antecedeu de poucos anos a Alcacer-Quibir. Mais precisamente: suponho a obra elaborada entre 1570 e 1577, anos extremos compreendidos. Como complemento do que lhe diz respeito, vou cita: alguns passos seus em abono de minha opinião, atrás expressa, de que se trata dum trabalho particular, e não de um texto legal, como o das Ordenações Afonsinas.

Primeiro passo: inclui se êle no Capítulo LX, intitulado: «Do remate deste Livro em que pede» (o autor) «que o avisem de algumas faltas», palavras continuadas, no corpo do capítulo, pelas seguintes: «Bem sey que não faltarão Grozadores a esta obra, porque lhe falta o estylo do orador, e a rhetorica necessaria, mas como minha tençam não he mostrar o que não sou, senam o que entendo, me devem levar em conta todos os erros que me acharem e avizar das faltas que nela houver...» Claro que esta redacção não é de texto oficial.

Segundo passo, no capítulo imediato, em que começa um apêndice dedicado à equitação e a que o autor chama *roteiro*: «... determinei de imprimir este Roteiro, ou Regra, que deixou escrito hum muyto bom cavalleyro e Ginetyro, o qual de larga experienzia devia ter conhecimento do que assim deyxou escripto, quanto mais que o aprenderia de outro que melhor soubesse que elle, o qual se chama Duarte da Costa, muy conhecido nesta terra por este e por sua cavallaria e virtude...» — nova prova da redacção particular da obra e indício, a igual tempo, de que esta não foi escrita em Lisboa.

Quarto e último autor na ordem cronológica, dentro do período que estou considerando: Luís Mendes de Vasconcelos. Como se sabe, publicou dois livros notáveis: a *Arte Militar* e o *Sitio de Lisboa*.

O primeiro, que pormenorizadamente analisei em minhas lições da Escola de Guerra, no ano lectivo de 1917-1918, trata com prolixidade das complicadas formações tácticas da infantaria da época, matéria árida para os não-especialistas de História Militar e em que, por isso, me absterei de entrar. Mais interessante é, sem dúvida, o outro, no qual o autor se ocupa, a certa altura, da fortificação de Lisboa, lançando a idéia do aproveitamento, como linha defensiva natural, das ribeiras de Sacavém e Alcântara, idéia, contudo arrojada em demasia e que nasceu, suspeito, da recordação do envolvimento, pelo Duque de Alba, em 1580, do flanco direito da posição defensiva do Prior do

Crato, no curso inferior da Ribeira de Alcântara. A propósito, reproduzirei alguns trechos do autor.

Primeiro, a pág. 232: «... tenho o entendimento cheo d'hum conceito da fortificação de Lisboa, que todo mo ocupa».

Pouco adiante: «Nós temos o Rio de Sacavem, que desembocando no Tejo, faz uma profundissima foz na qual entrão os maiores Navios deste porto & ficando quasi ao Norte da cidade, volta cōtra o Noroeste» (refere-se aqui ao ribeiro de Frielas) «navegandose até à mealhada» (local cerca de Frielas) «& da sua Ribeira» (isto é, na margem direita) se leuantão huns montes asperos [...] os quais se vão estendendo, com uma larga volta contra o Pórente, levando sempre ao pé hum fundo valle [...] deste modo vão fazendo hum muro a esta cidade até donde o Rio de Alcantara, continuando a mesma volta, chega a se meter no Tejo». Finalmente, a pág. 235: «do Rio de Sacavem até o de Alcantara será legoa & mea, sempre pelo valle que disse, & quaze todo tem regatos que correm huns para o Rio de Sacavem, & outros para o de Alcantara, & todo o valle he sem pedra, de sorte que se cavará facilmente, & do fim do valle até onde o Rio de Alcantara entra no Tejo, não ha que fazer mais que alargar o leito deste Rio e afunda-lo onde for necessário».

Em minha opinião, porém, o autor não reconheceu as dificuldades técnicas do trabalho e exagerou, por outro lado, as vantagens tácticas da sua realização.

Embebido de cultura clássica e conhecedor da táctica elementar das armas, Luís Mendes de Vasconcelos não dá, porém, a impressão de haver chegado a penetrar na essência da Estratégia e da Grande Táctica. Nesses domínios superiores da Ciência ou, melhor, da Arte da Guerra, ninguém em Portugal como Nuno Álvares. Nada deixou escrito, é facto, mas a minuciosa análise técnica de suas operações e os relatos, em Fernão Lopes, de certos discursos por êle pronunciados, em agitadas reuniões dos altos comandos, permitiram-me entrever sua Doutrina de Guerra, levando-me, creio que com conhecimento de causa, à convicção da sua excepcional inteligência — melhor, do seu Génio. E para rematar, seja-me permitido que nesta sessão, com justiça dedicada ao centenário da *Revista Militar*, eu evoque também com justiça, a memória do Grande Condestável, um dos maiores generais da sua época em toda a Europa e o maior de todos os tempos em Portugal».

Discurso do sr. dr. Guilherme Pereira da Rosa

Ergueu-se depois o sr. dr. Guilherme Pereira da Rosa, ilustre subdirector de *O Século*, para saudar a *Revista Militar* em nome da Comissão

Executiva da Homenagem da Imprensa àquela publicação centenária.

Damos, na íntegra, o seu discurso:

Ex.^{mo} Senhor Ministro das Comunicações
Minhas Senhoras
Meus Senhores:

Estamos esta noite aqui, na Sala Portugal da Sociedade de Geografia, para comemorar a passagem de uma data que constitui um marco de relevo na História da Imprensa Portuguesa. A *Revista Militar* completa cem anos; é a nossa mais velha publicação periódica do Continente e o decano das folhas que, em todo o Mundo, se publicam versando temas militares. Semelhantes títulos, aliados a uma ação brilhante, porfiada e duradoura, em prol do progresso da ciência e da arte militares; em prol do engrandecimento do País e do revigoramento dum dos seus mais delicados sectores, o da Defesa Nacional, impunham a *Revista* ao apreço dos portugueses e faziam desejar que o seu primeiro Centenário não se verificasse sem que actos condignos atestassem a importância e a solenidade festiva do momento.

À *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, igualmente uma velha e prestigiosa publicação portuguesa, cabe o mérito de tomar a iniciativa de promover os actos comemorativos. Na verdade, foi a sua direcção quem teve a ideia de solenizar o acontecimento e, honra lhe seja feita, foi essa mesma direcção quem deu todos os passos para levar a bom termo a empresa a que, em boa hora, meteu ombros.

De toda a parte, como era de esperar, surgiram estímulos e apoios e, assim, os esforços dispendidos encontram-se hoje coroados pelo êxito.

Falo aqui como representante das pessoas que se propuseram realizar esta sessão.

Melhor do que eu, e com outra autoridade e competência, outros oradores vêm fazer, ante V.^{as} Ex.^{as}, o elogio da *Revista Militar* e apreciar o alto papel por ela desempenhado na sua esfera de ação. É esse um aspecto técnico que eu não devo nem saberia discutir. Apenas me limitarei a trazer perante V.^{as} Ex.^{as} um testemunho que envolve o meu modesto preito de homenagem à publicação que festejamos e aos homens que a dirigem e dirigiram, na sua longa vida.

Vivendo dentro do meio jornalístico há já bastante tempo e, embora jornalista apagado, conhecendo as vicissitudes e dificuldades históricas e presentes das empresas jornalísticas portuguesas, eu estou, segundo creio, em condições de apreciar e de admirar o esforço dispendido por aqueles que, através um século, não se pouparam a sacrifícios, de toda a ordem, para fazerem da *Revista Militar* o orgão valioso que os seus leitores requeriam.

É longa a caminhada que teve início em 1848, quando um grupo de oficiais realizou o sonho, há muito acalentado, de dotar o País com uma revista técnica para as Forças Armadas. Diz-nos a História que foram vinte e seis os fundadores, contando-se no seu número Fontes Pereira de Melo. E se é longa a caminhada, como dizíamos; e se a obra está coberta de louros; se as colunas da *Revista Militar* se encontram recheadas de valiosos contributos para o progresso do nosso Exército, constituídos por artigos e estudos assinados pelas nossas mais gradas figuras de soldados; nem por isso deixou a publicação, infelizmente, de sofrer as vicissitudes e as dificuldades das suas congénères doutras eras e do presente.

Basta lembrar que, em 1903, teve vida difícil, imposta por uma grande concorrência, e que só uma fusão com outras revistas lhe permitiu sobreviver à crise e retomar o seu trilho, numa nova fase, que é a actual.

A luta para manter empresas desta natureza é enorme, exaustiva, e ignorada pelo grande público. Muitas vezes, até, mal compreendida. Por que o sei, presto homenagem aos homens da *Revista Militar* — aos que a dirigiram no passado, bem como aos que regem hoje em dia os seus destinos.

E rendido este tributo, que a consciência me impunha, apresento os meus agradecimentos, em nome dos promotores desta sessão, a quantos concorreram para que ela tivesse lugar — entidades oficiais, Imprensa e público — manifestando-lhes que considero que se praticou um acto nobre, um acto de justiça, um daqueles actos que agradam ao coração das pessoas bem formadas.

Na pessoa do Sr. Ministro das Comunicações, para Sua Excelência o Senhor Marechal Carmona, ilustre Chefe do Estado, com os meus agradecimentos vai a minha saudação mais respeitosa. Fiel aos seus princípios que o levam a acarinar todas as manifestações de vitalidade da Pátria, o Supremo Magistrado da Nação, que paternalmente detém as rédeas do Poder, com a admiração e o afecto de todo o País, não ficou alheio à festa de hoje e quis dar à *Revista Militar* mais uma grande prova do seu carinho, a juntar a tantas já recebidas. Fazendo-se representar e honrando-a, honrou a Imprensa Portuguesa, com o que muito a sensibiliza. Bem haja, Sua Excelência».

Uma grande salva de palmas coroou o discurso do sr. dr. Guilherme Pereira da Rosa.

Discurso do sr. General Raúl Esteves

Fez-se em seguida silêncio para se ouvir o último orador inscrito, o sr. General Raúl Esteves, cujo notável discurso arquivamos também na íntegra:

«Quiseram os meus ilustres colegas da Direcção da *Revista Militar* confiar-me o honroso encargo de,

nesta sessão de carinhosa homenagem ao seu centenário, apresentar à Imprensa do nosso País que a promoveu, o mais sincero e rendido preito do seu reconhecimento por tão gentil manifestação de apreço e valiosa camaradagem.

Não foi, de certo, por merecimentos que eu não possuo, mas sim por ser um dos mais antigos sócios da sua Empresa, que tão grata missão me foi cometida.

De facto, contam-se mais de quarenta anos desde que, por proposta do saudoso e venerando general José Estevão de Moraes Sarmento, seu presidente de então, eu tive a honra de ingressar no grémio da *Revista Militar*, e, nessa tão lisongeira distinção que me foi confiada, encontrei uma valiosa lição de culto pelo prestígio do Exército e de dedicação pela nossa Pátria, que foi sempre o lema inalterável de todos quantos têm passado por esta secular instituição de cultura militar e patriótica.

Assim, é ainda no cumprimento de um dever militar que eu venho aqui apresentar a mais comovida expressão do nosso reconhecimento, completando-a e justificando-a com a breve evocação da vida da nossa *Revista Militar*, socorrendo-me assim do consuetudinário uso de suprir o modo de valor de quem fala pela enumeração dos merecimentos dos seus antepassados na Revista.

* * *

Foi no 1.º de Dezembro de 1848 que um grupo de oficiais do Exército e da Armada tomou a iniciativa de promover a publicação de um periódico destinado à ilustração da classe militar, tratando de todos os assuntos que respeitavam à instrução geral do Exército e à especial das diversas armas.

Para se apreciar todo o valor desta iniciativa e se avaliar seguramente dos generosos intuitos dos seus promotores, é necessário recordar, embora em brevíssimos termos, qual era a situação e o meio em que decorria a época em que ela foi tomada.

O nosso Exército, no governo do Marquês de Pombal, tinha sido realmente colocado num satisfatório estado de instrução e eficiência pela acção do Conde de Lippe, a quem inteligentemente tinha sido confiada a sua reorganização e disciplina.

Porém, logo no infeliz reinado de D. Maria I que se lhe seguiu, as nossas instituições militares caíram em completa decadência, como se provou na desastrosa campanha de 1801 em que perdemos Olivença, a terra portuguesa irridenta.

No primeiro quartel do século XIX a acção enérgica do general inglês Beresford conseguiu um notável ressurgimento do Exército Português que se distinguiu brilhantemente na guerra da Península, mas logo depois as lutas políticas das campanhas da liberdade vieram provocar nova dissolução das instituições militares que sofreram a inevitável repercussão

dos ódios e das discórdias que, nesse tempo, dividiram a família portuguesa.

Na época em que se promovia a fundação da *Revista Militar* reinava ainda no país todo o sobressalto e toda a desorganização provenientes dessas lutas políticas que, por tantos anos, o assolaram, e cujos últimos ecos se tinham extinguido na campanha de 1846, pitorescamente denominada da Maria da Fonte.

Sem negarmos todo o valor militar dos que entraram nessa longa luta, em que se afirmaram incontestáveis qualidades de comando e de bravura, a verdade é que a instrução geral do exército deixava bastante a desejar, e muito havia a fazer para o elevar ao nível que devia apresentar.

O gesto patriótico dos promotores da *Revista Militar* representou, então, o valioso impulso inicial que chamou a atenção da oficialidade dos exércitos de terra e mar para o campo mais productivo da sua própria ilustração, consagrando os seus esforços ao estudo e discussão dos variados problemas militares.

Tomando como lema a divisa sagrada: Pró-Pátria, as directrizes da sua acção ficavam nitidamente marcadas no seu programa onde se dizia:

“A *Revista Militar* não faz política nem admite questões pessoais, e com estas bem entendidas exclusões aceita, e com reconhecimento, quaisquer reflexões ou memórias a bem do exército, marinha de guerra, ciência de construções e todas as outras que lhes são acessórias.”

* * *

Por esta breve exposição que temos feito deve reconhecer-se que era bem justificada a empresa a que se abalancaram tão generosamente os fundadores da *Revista Militar* que, desde o seu início, não só se comprometeram a manter a sua colaboração literária, mas até tomaram sobre si os encargos das despesas que a sua publicação deveria acarretar.

É justo lembrar aqui quem foram êsses oficiais que depois se afirmaram brilhantemente nas suas carreiras como elementos de realçado valor, e cujos nomes ainda hoje são citados não só no meio militar, mas até nos elevados cargos da governação pública, que alguns deles atingiram.

Êsses verdadeiros criadores da cultura profissional do nosso exército foram: António Maria de Fontes Pereira de Mello, José de Chelmiki, José Frederico Pereira da Costa e José Moreira de Bergara, os quatro signatários do primeiro programa, aos quais se juntaram depois: Fradesso da Silveira, Luiz de Sousa Folque, Cunha Salgado, Xavier Palmeirim, Mello Breyner, António Florêncio de Sousa Pinto, Fortunato Barreiros, João Manuel Cordeiro, e alguns mais que todos deixaram valiosa memória nos anais militares do nosso país.

Como se vê, a Revista não era uma obra de modestos anónimos, pois que tinha no seu berço a aureo-

lá-la os nomes prestigiosos que vieram a assinalar-se pelos seus merecimentos militares e cívicos.

O seu primeiro elemento impulsor era o então tenente de engenharia António Maria de Fontes Pereira de Mello, o eminente estadista que, num país devastado por duas longas guerras e mergulhado no mais improgressivo marasmo, conseguiu em poucos anos criar e desenvolver um vasto plano de obras públicas e de comunicações que radicalmente o transformaram.

Foi dele o artigo de abertura do primeiro número da Revista, onde dizia :

«Há uma grande classe nesta sociedade em que vivemos, inteiramente especial pela natureza das suas funções e pelo mecanismo da sua organização; que contem no seu seio as mais altas e as mais cultas inteligências; que carece, como as que mais carecem, de uma instrução adequada e geral; e que, sem embargo, não tem um só órgão na imprensa, que a represente, e que ponha ao alcance da sua grande maioria os variadíssimos conhecimentos de que ela necessita. Falamos do Exército.»

* * *

A *Revista Militar* teve o mais lisonjeiro acolhimento no meio a que se destinava, como o prova o elevado número de assinantes que obteve, e a numerosa colaboração que afluíu, logo desde os seus primeiros números.

Não desmereceu até hoje a sua favorável aceitação, e bem pode dizer-se que nela se tem sempre manifestado o melhor índice da cultura e do progresso das nossas instituições militares.

Através dos 100 volumes ininterruptos da sua secular publicação, que constituem o legítimo orgulho da sua biblioteca, a *Revista Militar* tem contado no número dos seus colaboradores todos quantos se interessam pelo prestígio e pelo progresso dos nossos exércitos de terra e mar, e entre eles figuram os nomes dos nossos mais autorizados escritores militares.

Como exemplo, talvez único na história da imprensa periódica, a nossa Revista pode ufanar-se de ter merecido a colaboração ilustre de um monarca que deixou na memória do povo português a indelével recordação do seu valor e do seu acrisolado patriotismo.

El-Rei D. Pedro V, de saudosa memória, deu à *Revista Militar* a insigne honra de nela publicar dois artigos notáveis em que, a par do seu incontestável saber em questões de elevado interesse militar, afirmou mais uma vez o seu grande amor pela Pátria Portuguesa.

Na longa tarefa de doutrinação que a nossa Revista tem sustentado no meio militar, todos os assuntos que interessam ao progresso do Exército e da Armada teem sido versados com o mais consciente estudo e com a mais flagrante actualidade, e a sua acção cultural produziu trabalhos que foram utilizados na efectivação de vários empreendimentos militares.

Sem nos alargarmos em demoradas citações, e reportando-nos apenas aos trabalhos dos nossos confrades já falecidos, podemos apontar muitas questões em que a nossa Revista exerceu notável influência.

Assim, para o progresso da arma de infantaria muito serviram os trabalhos publicados por Cunha Viana, Raposo Botelho e Alexandre Sarsfield.

A verdadeira missão de cavalaria foi magistralmente orientada pelos estudos de Cunha Salgado, o antigo mestre da cavalaria portuguesa, e Fernando Maya, o ilustre professor de Táctica da Escola do Exército.

A artilharia figura com uma pleia de brilhantes oficiais, desde Pinto Pedrosa, um dos mais antigos colaboradores, até ao sábio Nunes Gonçalves, verdadeira glória da arma de artilharia.

Dos trabalhos de engenharia também se ocuparam muitos oficiais dessa arma, e entre outros podemos citar, Frederico Oom, o insigne astrónomo e Rodolfo Guimarães, o erudito investigador.

Ao Estado Maior se deveram valiosos estudos publicados pelos seus oficiais, desde Melo Breyner, em 1868, até Eduardo Costa, que, proficientemente, orientou a doutrina dos exercícios de quadros.

O serviço de Administração Militar assumiu a sua verdadeira feição de campanha, devido aos trabalhos elaborados por alguns dos seus mais dedicados oficiais, como Vasconcelos Dias e Alberto Branquinho.

Também ao Serviço de Saúde a Revista deu a contribuição do seu estudo, nos trabalhos de distintos médicos militares, como foram João Clemente Mendes, seu colaborador dos primeiros anos, e Cunha Belém, o grande organizador do serviço médico-militar.

Enfim, a nossa Marinha de Guerra figurou sempre honrosamente neste conjunto de valiosas dedicações com nomes de especial relevo como os Almirantes Ferreira do Amaral e Ramos da Costa, e o comandante Pedro Diniz.

Por último, é da maior justiça assinalar aqui com o merecido relevo o nome do nosso saudoso presidente, general José Estevão de Moraes Sarmento, que durante mais de 50 anos deu à Revista todo o esforço do seu trabalho, e todo o brilho da sua colaboração tão autorizada e tão admiravelmente adaptada aos mais variados problemas das nossas instituições militares.

Assim deixamos exposta, em breves traços, a síntese da honrada vida da nossa Revista neste século que tem decorrido desde a sua fundação, e não será, decerto, vaidade presunçosa, dizer que nela tem colaborado o esplendor da nossa intelectualidade militar.

* * *

Pois que se trata de uma manifestação da imprensa, não deixaremos também de invocar para a nossa Revista o seu lugar de mais antigo camarada que tão gentilmente lhe foi conferido quando, na pre-

paração do centenário da Guerra Peninsular, ela tomou a iniciativa de congregar toda a Imprensa do País, sem distinção de credos nem de categorias, para uma acção conjunta naquela patriótica comemoração.

Foi em 27 de Maio de 1908, que nas salas da *Revista Militar* se realizou a grande reunião dos representantes de todos os periódicos do País, sob a presidência do general Moraes Sarmento, e dessa reunião resultou a nomeação de uma grande Comissão da Imprensa que às projectadas comemorações centenárias deu sempre o seu valioso concurso.

Ninguém pode negar que o papel da Imprensa é preponderante para o desenvolvimento e o progresso de uma sociedade civilizada.

A Imprensa, bem orientada, constitue, indubitablemente, um orgão de propaganda, de estudo e de cultura, mas é também um importante elemento de colaboração e de fiscalização para se realizar uma boa governação pública.

Exercida dentro dos limites da ordem e da correção, a sua acção permite que sejam devidamente apreciados e discutidos os diversos problemas que interessam à Nação, e cuja melhor solução nem sempre pôde ser dada por uma única inteligência por mais privilegiada que seja.

A *Revista Militar*, no campo especial da sua acção tem constituído sempre um valioso agente cultural do Exército e da Marinha.

Observando, como é seu dever, as normas da disciplina e da correção militar, no sumário dos seus cem volumes encontram-se importantes elementos de estudo e de interessante debate acerca de todos os assuntos que interessam ao progresso das instituições militares, mas todos eles se norteiam pelo lema que constitue a nossa divisa: Pela Pátria.

Nestes singulares tempos que vão decorrendo, não julgamos descabido acentuar bem este culto pela Pátria.

Efectivamente, na grande transformação política que estamos presenciando, nós vemos que a ideia de Pátria se acha bastante dissociada pelo predomínio assumido, em todos os países, por várias correntes de internacionalismo que aspiram ao domínio completo do chamado mundo civilizado.

É assim que, combatendo os supostos prejuízos de um nacionalismo exagerado, os internacionalismos de hoje procuram criar em seu próprio proveito, uma mentalidade que antepõe à velha doutrina da integridade moral de uma Nação, a completa subordinação aos ditames provindos de autoridades estrangeiras.

* * *

Esta Empresa da *Revista Militar* apresenta como publicação periódica um característico talvez único no seu género.

Respeitando a tradição secular dos seus fundadores, a Revista não é, nem pode ser a propriedade particular de qualquer grupo ou de quaisquer entidades.

No seu Estatuto consigna-se expressamente esta orientação, prescrevendo-se que nenhum dos seus sócios pode pretender a qualquer direito de propriedade sobre a Revista, e impondo também à sua Direcção o dever de manter sempre independente de qualquer tutela.

Pareceria, pois, que esta situação, encarada à face do vulgar conceito de uma Empresa seria, pelo menos, incompreensível, mas para bem se poder ajuizar de tal situação convém não esquecer a palavra de ordem dos seus fundadores.

Assim, no volume de 1849, o primeiro da série da nossa Revista, já a sua Direcção dizia:

“A única utilidade que a Empresa da Revista tira da publicação deste periódico é a satisfação de ver preenchida uma lacuna que nos deslustrava, de não haver em Portugal um jornal militar».

Este elevado conceito tem ainda hoje toda a aplicação, e dele resulta claramente que a *Revista Militar*, mais que um elemento de cultura e de instrução, e mais que um orgão da Imprensa, constitue, através da sua longa vida, um verdadeiro monumento elevado ao culto do prestígio do Exército e da Armada, e ao amor da nossa Pátria.

Por muito que se queira exaltar o merecimento de novos ressurgimentos de um país, e por mais que se apregoe a hora dos novos, cremos firmemente que, para conservar o verdadeiro espírito de uma nação, é indispensável proteger e acarinhar tudo o que representa a tradição e a obra patriótica daqueles que nos precederam na construção do lar nacional.

Na continuidade da vida de uma Nação nenhuma nova obra pode ser solidamente construída, se não lhe dermos fortes alicerces assentes na base de um passado glorioso e patriótico.

* * *

Para terminar, permitam-nos que, em nome da *Revista Militar*, agradeça penhoradamente a todos quantos, nesta sensibilizadora manifestação, por ela deram uma tão elevada prova de grata consideração e de carinhosa simpatia.

Não pode deixar de ser especializada neste profundo reconhecimento, a Imprensa do País que assim nos vem trazer tão vibrante e calorosa homenagem manifestando-nos, na sua nobre iniciativa, um tão generoso sentimento de camaradagem que constitue o maior incentivo para não desmerecermos na nossa missão jornalística militar.

Fieis à patriótica orientação de todos os que têm passado por esta honrosa missão de manter a existência da nossa Revista, nós consideramo-nos apenas como os soldados de uma guarda que sucessivamente se têm rendido no posto sagrado de velar, sem desfalecimentos, pela conservação deste glorioso Monumento Militar, levantando bem alto a sua suprema divisa: Pela Pátria Portuguesa».

Terminado o discurso do sr. General Raúl Esteves e findos os aplausos calorosos e prolongados da assistência, ergueu-se para falar o sr. coronel Gomes de Araújo.

Fala, em nome do Governo, o sr. Ministro das Comunicações

Damos, em seguida, o resumo da alocução do sr. Ministro das Comunicações:

Em nome do Governo e pessoalmente, como militar, disse, associa-se gostosamente à homenagem que a Imprensa prestava «à mais velha das suas irmãs, aliás, usando as mesmas palavras do sr. dr. Augusto de Castro, à sua avozinha. Formulou votos para que a *Revista Militar* prossiga, com a mesma elevação com que até hoje o tem feito, a prestar relevantes serviços. Felicitou a Imprensa pela sua magnífica iniciativa e pela brilhante representação que ali tinha. E terminou por agradecer aos oradores as referências e as sauda-

ções endereçadas ao sr. Marechal Carmona na sua dupla qualidade de militar e de Chefe do Estado. Entre novos aplausos, foi encerrada a sessão.

* * *

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que, com prazer, fez parte, na pessoa do seu director-gerente, da Comissão Executiva da Homenagem da Imprensa Portuguesa à mais antiga revista do País, deseja apresentar público testemunho a todos os jornais do país do seu muito reconhecimento pelas referências recebidas, e pelas facilidades que lhe foram oferecidas, durante a preparação daquela homenagem.

Bem digna dela era a mais antiga revista do país e, como publicação militar, a mais antiga do mundo. Honrando-a e consagrando-a, só nos honrámos. A Imprensa é uma das forças vivas da Nação. Prestigiá-la sempre é o nosso dever. E a esse dever não nos furtámos.

BARCELOS, CENTRO DE TURISMO



Edifício da Câmara Municipal

Barcelos, povoação de origem remota, reedificada, em 1140, por D. Afonso Henriques e elevada a condado por D. Diniz, há vinte anos que tem o título de cidade.

Pelos seus valores e atractivos, pela sua história, Barcelos tornou-se num importante centro de turismo. É, sem dúvida, uma das mais belas, mais progressivas cidades do Norte.

O turista encontra sempre ali as especialidades regionais: laranjas de doce e queijadinhos, não contando com as lindas rendas de crivo e os curiosos bonecos de barro.

Os Caminhos de Ferro Suíços

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

VI

Uma noite angustiosa

ERA (1) ao anoitecer de um admirável dia do princípio de Maio de 1940. A temperatura duma doçura absolutamente primaveril convidava os citadinos a sair para disfrutar o esplendor dessa noite e a repousar das fadigas de um dia de trabalho. Para mim, os papeis estavam trocados; depois de algumas horas de sono, dirigi-me, como as noites anteriores, para o depósito, a fim de assegurar a fiscalização e as reparações eventuais nas locomotivas de passagem por algumas horas. Auxiliado por um colega, operário profissional como eu e de dois untadores, trocávamos algumas opiniões, consultando ao mesmo tempo o quadro de serviço que informa acerca das horas de saída das locomotivas a observar. Falávamos dos tempos perturbados que atravessávamos, pois toda a gente se lembra, vivíamos na época que então se chamava «a guerra engracada». Todavia nenhum de nós pensava um instante sequer que o nosso país estivesse ameaçado, tanto nos parecia natural escapar à tormenta, como durante a guerra de 1914-1918. Foi pois com este magnífico optimismo que partimos para as nossas respectivas ocupações, quando, de repente, o nosso chefe do depósito que não tinha visto chegar, encontrou-se diante de nós, o rosto dominado por uma gravidade excepcional. Dirigindo-se a mim próprio bastante bruscamente, fez-me uma pergunta que estava longe de esperar. «Tem a sua espingarda militar em casa?» disse-me. Muito surpreendido, fiz-lhe notar que, havia já alguns anos, tinha entregado ao arsenal o equipamento e o armamento. Fazendo a mesma pergunta aos meus colegas, descobri que um untador, ainda ligado ao serviço activo, tinha a sua espingarda em casa; «vá-a buscar, disse-lhe o nosso chefe», e, logo que volte, vem ao escritório buscar os cartuchos». Cada vez mais admirado, perguntei-lhe os motivos desta tomada de armas. Foi então que recebi uma ordem cuja recordação não está próxima de se apagar da minha memória, porque punha em evidência todo o perigo que ameaçava o nosso país e muito especialmente a nossa rede ferroviária.

A experiência demonstrou, com efeito, a importância vital dos nossos caminhos de ferro durante esta terrível guerra.

Com uma voz grave, onde dominava uma certa angústia, disse-me: «a partir deste momento, deve vigiar para que nenhuma pessoa estranha ao caminho de ferro não circule no sítio do depósito e das suas instalações anexas. Quando o seu colega lhe entregar a espingarda carregada, efectuará patrulhas de vigilância e isto com períodos curtos. Interpelará toda a pessoa suspeita, e não hesite a atirar se houver recusa em obedecer; «vige também o céu, porque o perigo pode vir também de cima sob a forma de pára-quedas, foguetões iluminantes e, quem sabe? de engenhos destruidores.

Passado o primeiro momento de espanto, depois da partida do nosso chefe, tínhamos para nos tranquilizar, não podendo acreditar num perigo imediato, tirado a conclusão de que era talvez um simples anúncio de alerta para nos chamar às realidades da hora.

Não tardámos no decorrer da noite a convencer-nos de que tínhamos errado acreditando num simples anúncio, mas que as medidas tomadas eram por motivos sérios dos quais ignoravamos o fim exacto. Foi portanto ao cair da noite, que comecei a minha primeira patrulha, espingarda carregada. No ângulo de um pequeno edifício próximo do depósito, encontrei a primeira pessoa estranha ao caminho de ferro. Era uma mulher que ficou imobilizada pelo medo de se ver sob a ameaça de uma espingarda. Usando de atenções, pedi-lhe para dar a sua identidade. Era a mulher de um colega que vinha ao encontro do marido. Solicitei-lhe amavelmente de voltar pelo cais da estação; apressou-se em retroceder, feliz de se livrar com tão bom resultado, porque sem o querer tinha-lhe feito muito medo. Entre as onze e a meia noite pude verificar que a situação era grave. Com efeito, muitos comboios vindos da região de Basileia, traziam uma quantidade invulgar de viajantes e, pouco depois, podia-se avistar um amontuado de bagagens sobre os cais de chegada. Um êxodo de população de este género não tinha nada de muito tranquilizador. Prosseguindo o itinerário que tinha fixado, cheguei à proximidade de uma barraca que

existia junto da oficina da brigada de pontes. Esta, iluminada brilhantemente, estava ocupada por operários mandados de piquete para a noite, prontos para toda a eventualidade. Foi então que uma impressão, incapaz de definir, apoderou-se de mim. Pus-me a examinar com insistência as zonas de sombra, sondando os montes de bolas de carvão, de travessas, olhando de muito perto as agulhas e os sinais luminosos, parando algumas vezes para escutar se, no meio dos ruidos característicos de uma estação em plena actividade, não revelava outros ruidos suspeitos.

Durante estes períodos de escuta, pensava, vendo os edifícios à beira da via, janelas fechadas, luzes apagadas, naqueles que dormiam numa doce quietude, enquanto que outros olhos, talvez, me esperavam na sombra, seguindo todos os meus movimentos, prontos a neutralizar a minha vigilância, para executar a inutilização das instalações dos sinais, das agulhas, das pontes, etc.

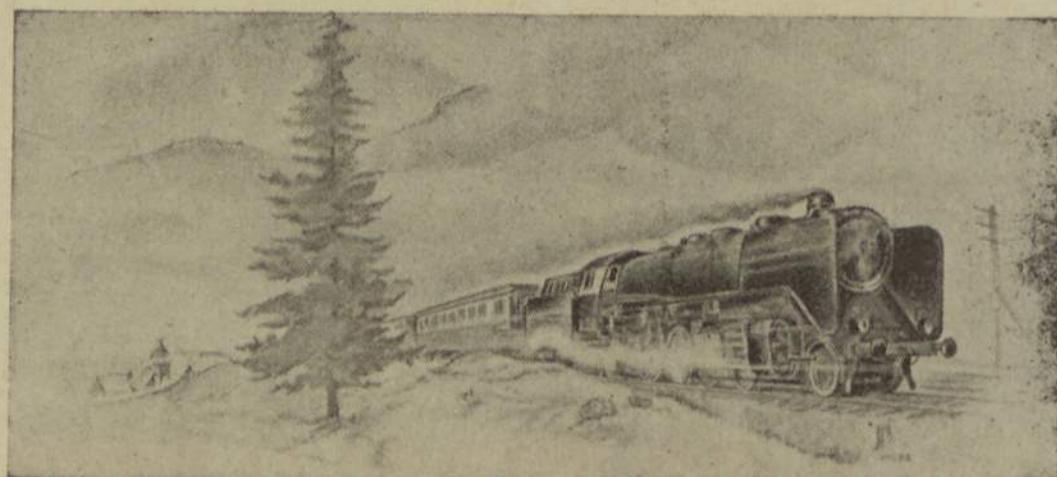
Ia terminar a quarta patrulha dessa noite verdadeiramente especial, via com alívio a hora aproximar-se, hora em que podia voltar para casa, quando, rodeando a recolha das máquinas, encontro-me de frente com um desconhecido munido de um saco muito pesado de viagem. Interrogei-o, o dedo no gatilho, parou imediatamente. Com um forte acento de além-Sorina, apresentou-se como maquinista do depósito de Zurique. Vinha procurar asilo no depósito de Lausana, que entre parêntese não conhecia, por nunca ter vindo. Perguntou-me onde era o dormitório. Contou-me com um ar

preocupado, que, na sua saída de Zurique, havia apenas visto comboios militares em direcção ao norte porque os alemães preparavam-se, tinham-lhe dito, para invadir o nosso território. Era talvez coisa feita na hora em que me falava.

Às 4,30 h. da manhã, deixando o nosso serviço, os meus colegas e eu precipitamo-nos para o vendedor de diários, que não conseguia satisfazer os viajantes matinais ávidos de saber o que se passava. Num momento terminou a sua venda. Toda a gente entrou na despesa, alguns comunicados em letras grandes anunciaiam a entrada das tropas alemãs na Bélgica e na Holanda, mas para o nosso país, coisa alguma de especial. Passamos pelos cais repletos de militares assentados sobre o saco ou deitados no cimento. Uns, comiam, outros estavam profundamente adormecidos.

No meio deles encontrava-se um grupo de oficiais. Podia-se observar nas suas fisionomias um certo alívio, que permitia prever que o perigo, pelo menos de momento, tinha-se afastado. Soubemos-lo mais tarde, mas a recordação memorável não pode ser esquecida e pode-se considerar feliz por estar ainda aqui para a invocar.

(¹) Ao terminar o estudo que venho fazendo acerca dos caminhos de ferro suíços, pareceu-me interessante destacar esta descrição, sem pretensões literárias mas tão minuciosa e humana, acerca dos receios passados na noite de 9 para 10 de Maio de 1940, quando os alemães lançaram os seus exércitos contra a Holanda, Bélgica e Luxemburgo. É da autoria de H. Baud, «Le Centenaire des Chemins de Fer Suisses», Lausana 1947, pág. 133 a 137 a 137.



Assembleia Geral da C. P.

Foram aprovados, por unanimidade, o relatório e as contas do exercício de 1947

REUNIU-SE, no dia 26 de Junho, a Assembleia Geral da C. P. para apresentar e aprovar o Relatório e Contas do exercício de 1947 e preencher, por eleição, os cargos que se encontravam vagos nos corpos gerentes.

O sr. dr. Bustorff Silva, que presidiu, secretariado pelos srs. Rogério Martins Alves e Lucas Coelho dos Reis, ao iniciar os seus trabalhos e após ter recordado, em termos da maior amizade e consideração, a doença grave que sofrera recentemente o sr. Fausto de Figueiredo, propôz, o que a assembleia aprovou por aclamação, um voto de congratulações pelo restabelecimento do ilustre presidente do Conselho de Administração.

O relatório começa por registar que o ano de 1947 foi o primeiro em que a C. P. explorou toda a rede ferroviária do país. Foi um ano difícil.

O percurso realizado pelos combóios da antiga rede foi superior em 740.233 quilómetros-máquina ao realizado em 1946. Repararam-se as linhas incorporadas e adquiriu-se muito material, sendo notável o esforço despendido pelo director-geral, sr. eng.º Espregueira Mendes. Iniciou-se em 1 de Janeiro de 1947 a conversão das obrigações de 6 por cento, tornada possível pela aprovação, em França, dos Estatutos de 1932. Durante o ano foram reembolsadas 151.117 obrigações e trocadas 149.370 pelos novos títulos de três e meio por cento. Ainda em consequência da regularização da situação estatária em França, foi possível obter nos tribunais daquele país a sentença que facultou o levantamento dos arrestos dos bens da Companhia.

A seguir, o Relatório nota e informa que tendo havido um extraordinário movimento de passageiros, diminuía, contudo, sensivelmente o serviço de mercadorias.

As receitas arrecadadas em toda a rede no exercício de 1947 foram de 689.442.256\$45, um pouco superior às previstas. Como as despesas subiram em menor proporção, os resultados finais do exercício foram mais favoráveis do que as constantes da previsão orçamental.

Houve um deficit de 28.204.165\$00 nas linhas do Estado, agora acrescentadas com a rede de via reduzida. Este deficit, bem como os dos anos anteriores, não poderão deixar de ser oportunamente considerados. Tem a C. P. explorado estas linhas com pesado sacrifício, pois desde 1931 entraram em regime deficitário, de que nunca mais saíram, a não ser fugazmente em 1942, em que se fechou

o exercício com o pequeno saldo positivo de 142.742\$96. A quantia correspondente aos deficits de exploração das linhas do Estado durante o período do arrendamento, elevava-se a 189.094.932\$63; mas maior seria se o decreto n.º 34.183, de 28 de Dezembro de 1944, não suspendesse a entrega ao Estado da totalidade da renda fixa e de uma parte do imposto ferroviário. O que a Companhia reteve por força do mesmo decreto eleva-se actualmente a 53.073.691\$57. O total desses deficits é, portanto, de 242.168.624\$20.

Na rede da Companhia houve um saldo positivo de 3.380.813\$26. A assembleia dispensou a leitura do relatório que, na generalidade, foi discutido pelo sr. Agostinho Paiva. Fez este accionista várias considerações sobre a necessidade de se construarem casas para o pessoal e de se concederem regalias aos accionistas, entre elas passes ou descontos de 75 por cento. Respondeu o sr. Fausto de Figueiredo, que disse estarem em estudo os dois assuntos e aproveitou o ensejo para agradecer o voto de congratulação pelo seu restabelecimento.

Na especialidade, não houve discussão. As conclusões do conselho fiscal foram aprovadas por unanimidade. Assim o saldo de 3.380.931\$26, apurado na rede própria da Companhia, vai ter a seguinte aplicação: 2.000.000\$00 para a reserva extraordinária; 1.200.000\$00 para dividendo líquido de seis por cento às acções; e 180.931\$26 para conta nova. O resultado deficitário de estudos, 28.204.165\$ proveniente da exploração das antigas linhas do Estado é levado à rubrica «Contas de Resultados», para ficar adicionado ao saldo existente anteriormente.

Foram aprovados votos de pesar pela morte do sr. dr. António Centeno, presidente do conselho fiscal, e da esposa do sr. eng.º Pinto Osório, vice-presidente do conselho de administração, depois de terem usado da palavra os srs. drs. Bustorff Silva e Mário Pais de Sousa, Fausto de Figueiredo e Secundino Branco Júnior; e votos de louvor aos conselhos de administração e fiscal, à mesa da assembleia e a todo o pessoal.

Procedeu-se depois à segunda parte dos trabalhos da Assembleia Geral, com a realização das eleições. Para o Conselho de Administração foram eleitos os srs. eng.º Manuel Pinto Osório e prof. eng.º Francisco Leite Pinto; para o conselho fiscal, os srs. drs. Mário Pais de Sousa e Emídio Mendes; para secretário da assembleia geral, o sr. Jaime Amador Pinho.

Vida Ferroviária

Linhos portugueses

«Previdência do Ferroviário Português»

Para se discutir e votar o Relatório e contas da Comissão Administrativa da «Previdência do Ferroviário Português», respeitantes ao exercício de 1947, reuniu-se, há dias, numa das salas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a assembleia geral daquela prestimosa instituição.

Por esse Relatório verifica-se que, nos seus 23 anos de existência, aquela instituição ferroviária tem pago, de auxílios, a elevada quantia de 22.743.875\$70, dos quais 891.275\$00 durante o ano transacto.

A cota mensal não excede a quantia de 16\$50.

Conheça a sua terra



BRAGA — Arco da Porta Nova

Acidade de Braga, uma das mais nobres e antigas de Portugal, é incontestavelmente também uma das mais belas e mais pitorescas povoações, em que às coisas e monumentos dos tempos pretéritos se reunem, harmonicamente, as construções modernas. É com frequência que o visitante admira aqui um edifício antigo, mais adiante uma casa moderna e aqui e ali sempre uma nota curiosa e inédita. O arco da Porta Nova é uma das suas belas curiosidades.

Ao Caminho de Ferro do Vale do Sado a freguesia de Melides vai ficar ligada por um troço de estrada

No próximo dia 21 do corrente, realiza-se, na Junta Autónoma de Estradas, o concurso para a arrematação da empreitada da construção da Estrada Nacional, n.º 93-2.º (antigo ramal da E. N. n.º 93-2.º), de Melides à vila de Grândola, lanço entre os perfis 322 e 673 no Distrito de Setúbal.

A empreitada, que compreende terraplanagens, obras de arte e acessórios e outros trabalhos, tem 6.750 metros de extensão e prevê a construção de um aqueduto de abóboda, de volta inteira, de 2 por 3 metros, e um pontão de 4 metros de vão, no perfil 486.

Para a execução destes trabalhos vão ser feitas expropriações no valor de 71.810\$00 de terras rústicas.

A base da licitação é de 2.120.410\$00 e o prazo para a conclusão dos trabalhos é de 540 dias.

Com a construção deste lanço realiza-se finalmente uma justa e antiga aspiração, quer do concelho quer da importante e progressiva freguesia de Melides, que, deste modo, ficará ligada à linha de caminho de ferro de Vale do Sado.

Imprensa

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

Completou 18 anos de existência o *Diário do Alentejo*, que se publica em Beja, sob a direcção do ilustre jornalista sr. M. A. Engana.

Tratando sempre todos os problemas locais e gerais com elevação, o *Diário do Alentejo* ocupa na imprensa do país um lugar de merecido relevo.

Os nossos melhores cumprimentos.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Dois filmes.

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Abbot e Costelo automobilistas.»

OLÍMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Recortes sem Comentários

O dia de Camões em Portugal e no Brasil

O dia de Camões passou quase despercebido em Portugal. O feriado e pouco mais o deu a conhecer ao público em geral.

Além-mar, na outra banda do Atlântico, foi mais lembrado do que em Portugal, o dia do poeta excuso que nos seus versos encarnou o espírito da raça. Em todas as capitais do Brasil, esse dia foi comemorado.

Em S. Paulo coube a Menotti del Picchia o grande poeta, jornalista, orador e político fazer o louvor de Camões. Foi verdadeiramente fulgurante a sua conferência «O sentido imperial da Epopeia de Camões» que a Imprensa bandeirante saudou como uma peça magistral de literatura e de eloquência e que uma assistência numerosa e escolhida interrompeu com vibrantes aplausos, repetidos no fim do notabilíssimo trabalho. Foi tal a repercussão deste que determinou a colónia portuguesa a oferecer a Menotti del Picchia um banquete com que foi encerrada a Comemoração Camoneana, de iniciativa da Casa de Portugal, e em que, além do ilustre escritor, foram homenageados o desembargador Percival de Oliveira e o Dr. René Thiolier, secretário da Academia Paulista de Letras e ambos dedicados amigos do nosso País.

O agradecimento de Menotti del Picchia foi pretexto para um novo e vibrantíssimo louvor de Portugal e dos portugueses em que os outros oradores o acompanharam para salientar o contributo inesquecível por eles dado para a estruturação social brasileira e para exprimir o voto de que eles possam continuar a trabalhar no Brasil e pelo Brasil, livres de quaisquer restrições políticas e sociais.

Em Belo Horizonte, na comemoração camoneana colaborou o prof. Oscar Mendes que dissertou brilhantemente sobre *Luís de Camões, alma e voz de Portugal*, dando pretexto a grandes aclamações ao povo português.

(Do Jornal do Comércio)

0 28 de Maio

Surgiu no momento próprio, quando a nacionalidade se debatia na maior crise moral, financeira e política, e falta de autoridade própria. O glorioso exército sob o comando do saudoso Marechal Gomes da Costa, vindo de Braga a caminho da capital, veio pôr termo a um tal estado de coisas terminando assim com uma situação que dia a dia ia se meando a ruina, o descalabro e o descrédito da Nação. Portugal era visto pelas nações estrangeiras como país de desordem, os atentados à bomba repetiam-se com frequência. Aí por 1920, se não estamos em erro, a quando do Governo chefiado pelo Dr. José Domingues dos Santos, impunava o terror, já nessa época o chamado comunismo tinha ramificações por todo o lado (inclusivamente em todos os organismos do Estado).

Anunciavam datas de movimentos revolucionários, como se anunciam datas de festas pelas nossas aldeias, ameaçavam-se os superiores, dizendo-lhes que o ajuste de contas estava próximo; estes, por cobardia, calavam-se perante as referidas ameaças.

Em 1921 deram-se os morticínios na trágica noite de 19 de Outubro, em que foram assassinados Machado dos Santos, Carlos da Maia, Dr. António Granjo, e tantos outros, uns assassinados na via pública e no velho arsenal da marinha.

Tudo foi possível nessa época de terror. Foi preciso vir o 28 de Maio de 1926, e graças ao exército e ao Venerando Chefe do Estado e ao Governo chefiado pelo grande Português, Doutor António de Oliveira Salazar, disfrutamos hoje um sossego absoluto em todo o país, reina a ordem, a disciplina, existe o princípio de autoridade e o equilíbrio financeiro da Nação.

Portugal é olhado por todas as nações estrangeiras, como país de ordem e equilíbrio financeiro.

Boticas de Loures, Maio de 1948.

José Maria Diniz

(De Beira Dão)

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

O centenário do falecimento de D. Miguel Biada Bunyol, propulsor insigne do primeiro comboio espanhol, foi celebrado em Mataró, em 1 e 2 de Abril, pela Comissão Local Pró-Centenários do Caminho de Ferro de Espanha, com uma missa solene e Requiem, na Basílica de Santa Maria; uma romagem ao cemitério onde repousam as suas cinzas, e, finalmente, na Praça da Estação, a colocação, na presença das autoridades locais e figuras de relevo, da primeira pedra do monumento a Biada, após o que a comitiva se dirigiu ao Teatro Clavé, onde, sob a presidência de D. José Maria Arrillaga, se procedeu à entrega dos prémios do concurso organizado pela sub-comissão de Literatura e Propaganda. Um dos livros premiados intitula-se *El hombre del carril y el espírito del ferrocarril*.

— Por decreto de 1 de Abril último, publicado no *B. O. del Estado*, em 2 de Maio, foi concedida a Gran Cruz da Ordem de Mérito Civil, ao Sr. D. Eduardo Merello Llasero, subsecretário da indústria e conselheiro da RENFE.

INGLATERRA

A primeira linha férrea inglesa foi inaugurada no dia 27 de Agosto de 1825. No dia 1 de Janeiro de 1948, o Comité Britânico do Transporte, nomeado pelo Governo, tomou cargo da administração dos caminhos de ferro, que passou a ser a maior empresa unificada do mundo, pois se compõe de 83.000 quilómetros de linha, 20.000 locomotivas, 45.000 carruagens e vagões para passageiros, 1.230.000 vagões de mercadorias, 50.000 casas, 70 hoteis, 100 vapores, 34.000 veículos motorizados e 700.000 empregados.

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.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

G
L
Y
C
O
L

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.

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 do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 632 — Escritórios 2 2331

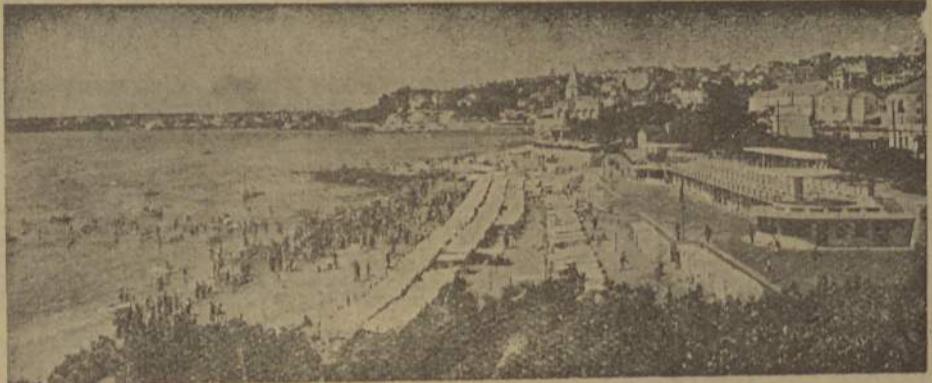
Estado 180

DEPÓSITOS:

Lisboa — R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276 — Tel. 2 2332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Tel. 117

Endereço Telegráfico: PELPRADO



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING — RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL