

1956



III

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ESTE NÚMERO DA GAZETA
É DEDICADO AO ULTRAMAR

*Os principais produtores
de Café de Angola
confiam as suas exportações
à*
INCOMINTRA-EXPORT
*simbolo
de máxima garantia
e
seriedade*

INCOMINTRA PORTUGUESA, Lda.

INTERNATIONAL COMPANY OF COMMERCIAL AND INDUSTRIAL TRANSACTIONS

CAPITAL REALIZADO 500.000\$00

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS NO IMPÉRIO PORTUGUÊS
DE

DELEGAÇÃO:
RUA do ALECRIM, 38, 2.º D.

LISBOA
PORTUGAL

TELEFONES:
2 5811 - 2 4038 - 2 1265

TELEGRAMAS
(TELETYPE N.º 21)

INCOMINTRA LISBOA

RUFFNER, MCDOWELL & BURCH, INC.

COFFEE

NEW YORK • CHICAGO • SAN FRANCISCO • NEW ORLEANS

COLONIAL PRODUCTS

MANAG. DIR.: ENG.º A. J. J. ALLAIN

SÉDE:

EDIF. CARDOSO DE MATOS

LUANDA
ANGOLA

(PORT. WEST AFRICA)
CAIXA POSTAL 2373

TELEFONE: 2010
TELEGRAMAS

INCOMINTRA LUANDA

BANKERS: THE CHASE NATIONAL BANK - NEW YORK — BANCO DE ANGOLA
CREDIT FRANCO-PORTUGAIS — BANCO PORTUGUÊS DO ATLÂNTICO —
BANCO ESPIRITO SANTO E COMERCIAL DE LISBOA - LISBON

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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado em Espanha JUAN B CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1646



16—JULHO—1956



ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

FERROMETAL, LDA.

Rua Joaquim António de Aguiar, 41-1.º Esq. — LISBOA

Telefone 4 8239 — Telegramas: FERROMETAL

Secção Aços-Metais

Representantes do maior exportador alemão desta especialidade STAHLUNION-EXPORT GmbH, Duesseldorf com todos os produtos de ferro e aço, em bruto, laminado e forjado; produtos acabados e construídos em aço (construções metálicas, máquinas, material para caminhos de ferro, construção naval, equipamentos de minas, etc.)

Secção Industrialização

Representantes da RHEINSTAHL INDUSTRIE PLANUNG GmbH, Duesseldorf, associada das RHEINISCHE STAHLWERKE, Essen. Estudos e instalações de novas indústrias, especialmente metalúrgicas e químicas, elaboração e execução de planos para o tratamento de terrenos agrícolas, explorações mineiras, etc.

Secção Máquinas-Ferramentas

Representante de marcas alemãs da mais alta classe para: tornos, rectificadoras, frezadoras, limadores, escateladores, serras, prensas, máquinas de trabalhar chapa, máquinas de trabalhar madeira e plásticos, máquinas especiais e acessórios.

Secção de Construção Civil

Representantes das Firms ORBIS GmbH, Duisburg e DINGLER-WERKE AG, Zweibruecken, associadas da DEMAG, Duisburg: Todo o material para a construção civil, trabalhos de estradas, marítimos e hidráulicos, em especial gruas, betoneiras e escavadoras, da famosa marca LIEBHERR, estacas-pranchas LARSEN, etc.

PANTÈNE

Pantène fornece ao cabelo a vitamina necessária para o seu desenvolvimento.

Pantène elimina a caspa mesmo nos casos mais rebeldes a outros tratamentos.

Pantène detém a queda do cabelo.

Um tratamento profilático diário com a famosa Loção Vitaminada **Pantène** conservará o seu cabelo, forte, são e formoso.



Prepara-se nas fórmulas **Não Oleoso** para cabelos oleosos e **Oleoso** para cabelos secos. Para cabelos grisalhos ou brancos recomenda-se o uso do **Pantène Azul** que impede a coloração amarela do cabelo, realçando o tom natural do mesmo.

Nally-Benamor

MARCAS CONSAGRADAS DE

Perfumarias e Sabonetes

A MAIOR ORGANIZAÇÃO DE
PERFUMARIAS EM PORTUGAL

ÚNICOS DISTRIBUIDORES DE

DENTOSAN — PANTÈNE
MAGIC — SCOTT
CHEN-YU — VISNU, etc.

Fábricas
CAMPO GRANDE, 189

Escritórios
R. DAS CHAGAS, 16-1.º

L I S B O A

FATOS de BANHO



C. TEIXEIRA GOMES

ESTRADA DA LUZ, 92

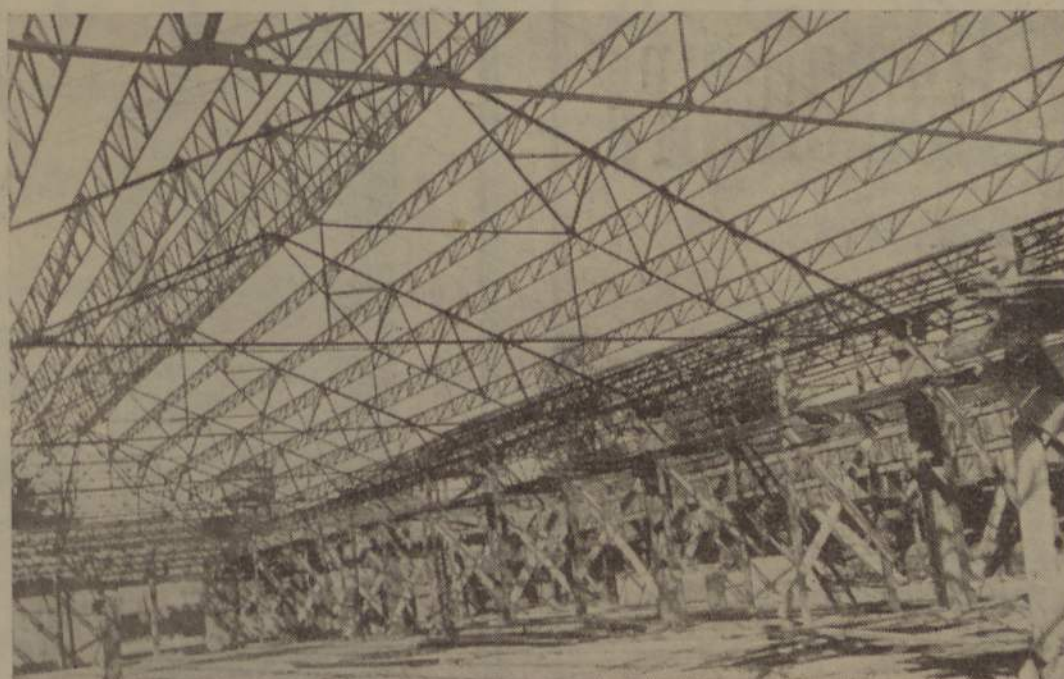
TELE { FONE 78 480
GRAMAS SEGOM LISBOA

Fabrico de
Fatos de Banho

Segom

Malhas exteriores
para homem, se-
nhora e criança

QUALIDADE E ACABAMENTOS PERFEITÍSSIMOS



Manutenção Militar — Novas instalações em Lisboa

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

Estruturas para coberturas, instalações industriais, etc.

CONSTRUÇÕES INDUSTRIAIS

Estudos, projectos e obras de engenharia

Eng.º H. PAULA PINHEIRO — Praça Pasteur n.º 6 — 6.º Esq. — Telef. 7 24463 — LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



**EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA**

O preferido pelos africanistas

HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE



Telefones: **3 07 47 — 3 07 48**

Telegramas: **HOTFORT**

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

Dantas, Valladas & C.^a Limitada

FARMACÊUTICOS

CAIXA POSTAL, 46 LUANDA TELEGRAMAS «CAOUTCHOUC»

**Laboratório de Análises e Preparação de Produtos
Farmacêuticos**

O mais completo depósito de produtos químicos e farmacêuticos, especialidades nacionais e estrangeiras, instrumentos cirúrgicos e material hospitalar

FARMÁCIAS

LUANDA — *Dantas Valladas (sede) — Farmácia
Esperança — Farmácia Serra — Farmácia Colonial*
NOVA LISBOA — *Farmácia Ultramarina — Farmácia
Império — Drogaria Império — Farmácia Angola*

MALANGE — *Farmácia Dantas*

VILA ROBERT WILLIAMS — *Farmácia Ideal*

LOBITO — *Farmácia Normal*

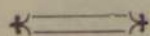
GABELA — *Farmácia Lusa*

BENGUELA — *Farmácia Moderna*

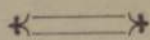
Rua da Madalena, 132, 2.^o — LISBOA

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

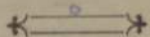


CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
* BETÃO PREESFORÇADO



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.

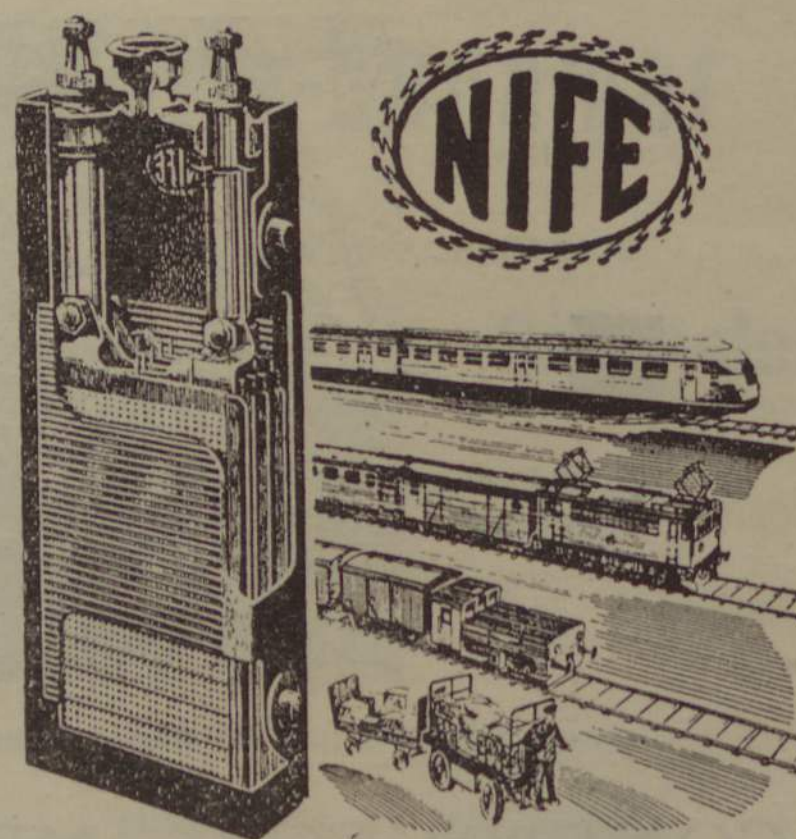
Telef. 49313 — **LISBOA**



Delegação no **P O R T O :**

Praça Filipa de Lencastre, 22

Telef. 26251



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 4 2188 — **LISBOA**

Rodrigues (Irmãos) & C.^a

Rua dos Bacalhoeiros, 18-18-C

LISBOA

Endereço Telegráfico: ROIRMÃOS



Exportadores das afamadas marcas de azeites:

«Portas de Ródam» e «Beira Baixa»

Importadores de produtos coloniais:

Cafés, Ráfia, Feijões, Amendoim, etc.

FÁBRICAS ALELUIA AZULEJOS



LOUÇAS { ARTÍSTICAS
SANITÁRIAS
DOMÉSTICAS

AVEIRO

Telefones 22 ■ 806 ■ 807

LISEOA — Rua Rodrigo da Fonseca, 70 r/c. Esq. — Telefone 54 872

PORTO — Galeria de Paris, 96-1.º — Telefone 27 012

S O R E F A M E

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas

Caldeiraria * Soldadura eléctrica

Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas

A CONSTRUTORA MODERNA, LDA.

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

= MATERIAL CIRCULANTE

PARA

CAMINHOS DE FERRO =

Estruturas metálicas. Hangares,

Reservatórios para gasolinas, e

óleos. Fornos para cimento.

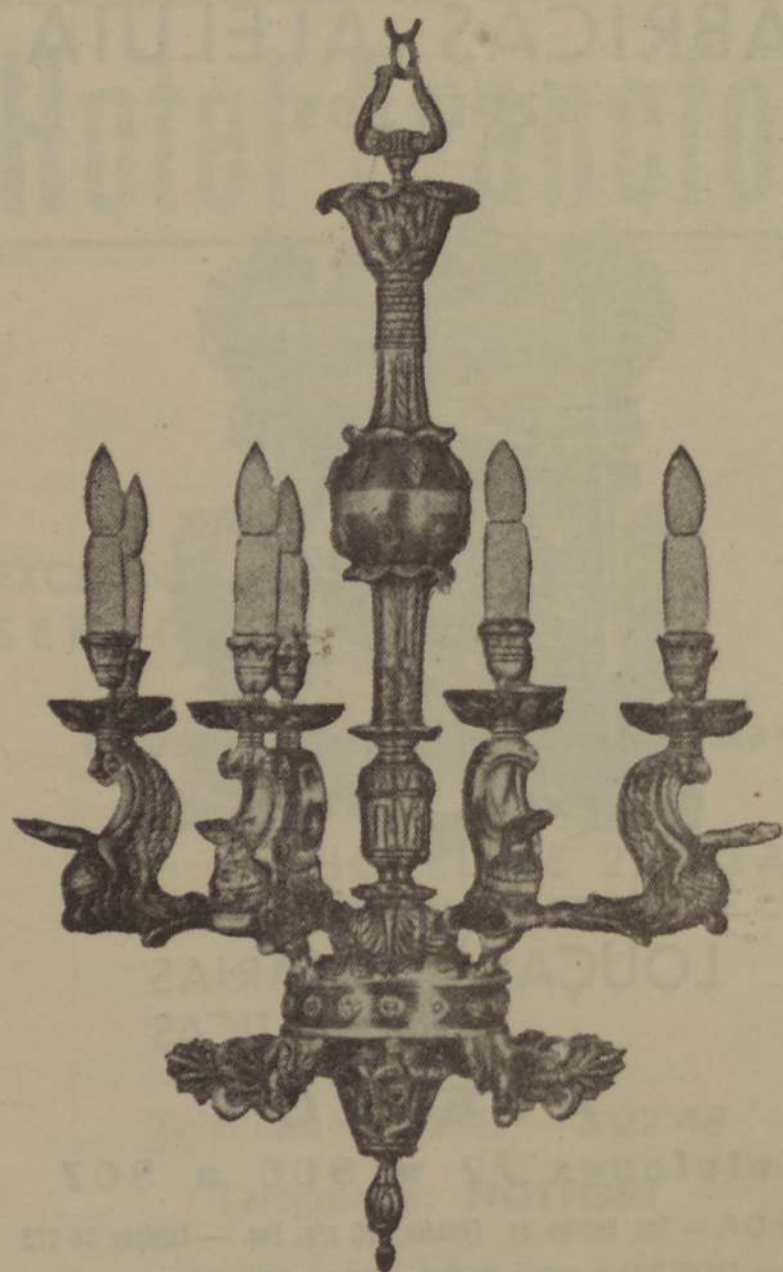
Pontes, Soldaduras, etc.

SEDE E FÁBRICAS

AVENIDA DA INDIA—PEDROUÇOS

TELEFONES PBX — 61 0141, 61 0142 e 61 0143

LISBOA



FÁBRICA SOLUSTRES

de
M. CONCEIÇÃO SANTOS

Fabricantes de:

Candeeiros — Lustres

Candelabros — Apliques

e

Utilidades para o lar

Execução por catálogo ou por desenho

MÁXIMA PERFEIÇÃO

Estrada de Chelas, 64 // Portas 1 a 5 // Telefone 84 30 77
LISBOA PORTUGAL

Só para revenda

LIVRARIA BERTRAND

73, RUA GARRETT — LISBOA

ENCONTRAM-SE À VENDA NAS SEGUINTE ESTAÇÕES:

Lisboa — Terreiro do Paço
Porto — S. Bento
Entroncamento
Alfarelos
Coimbra
Espinho
Faro
Barreiro

Pampilhosa do Botão
Guarda
Figueira da Foz
Campanhã
Vilar Formoso
Aveiro
Viana do Castelo

JORNAIS E PUBLICAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

LIVROS POLICIAIS E ROMANCES NACIONAIS E ESTRANGEIROS

GUIAS E MAPAS MICHELIN

LIVRARIA INTERNACIONAL, PORTO



S U M Á R I O

A Província de Moçambique e a visita do Chefe do Estado.	288
A Industrialização da Metrópole e o desenvolvimento económico do Ultramar, pelo <i>Dr. FRANCISCO CORTÊS PINTO</i>	289
Portugueses no Ultramar	291
A evolução dos Caminhos de Ferro do Estado na Província de Angola, nos últimos cinco anos, pelo <i>Eng.º RAIMUNDO SERRÃO</i>	295
O prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes até Vila Paiva Couceiro.	299
A Índia Portuguesa e o Caminho de Ferro de Mormugão	301
A Casa da Guarda, conto de <i>JULIÃO QUINTINHA</i>	305
A influência dos Caminhos de Ferro no Sul de Angola no desenvolvimento das regiões que têm de servir, pelo <i>Engenheiro MELO VIEIRA</i>	307
Romagem ao Quicombo, por <i>TOMÁS VIEIRA DA CRUZ</i>	311
Cabo Verde	312
Guiné.	314
S. Tomé e Príncipe	316
Macau	317
Timor.	318
O sr. Dr. Banha da Silva e a sua actuação como Agente Geral do Ultramar	324
A Sociedade de Geografia de Lisboa e as suas actividades notáveis durante 81 anos de existência	329
Publicações recebidas	329
Parte Oficial	333
No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo <i>Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	339
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	345
Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	344
Assembleia Geral da C. P.	345
Ventura Abrantes	346



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MÓNIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



III

Número do Ultramar

AOS NOSSOS LEITORES

Com o presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» terminamos a série extraordinária, dedicada ao Ultramar português. O primeiro fascículo da série saiu no dia 16 de Maio de 1955; o segundo foi publicado em 16 de Outubro, e este terceiro e último é editado nas vésperas da visita do Chefe do Estado à nossa rica província de Moçambique.

A nossa ideia inicial limitava-se, apenas, a um número extraordinário, mas a abundância de original e de outros elementos levou-nos a organizar mais dois fascículos. Se, por um lado, a publicação desta série representa um esforço, por outro apraz-nos registar que a nossa iniciativa foi facilitada pela compreensão e pela simpatia com que nos distinguiram amigos, colaboradores e firmas comerciais e industriais. Cometeríamos uma falta imperdoável se não lhes testemunhássemos aqui o nosso vivo reconhecimento.

A todos, pois, mais uma vez muito obrigado.

A Província de Moçambique e a visita do Chefe do Estado

ESTE terceiro e último número extraordinário da série que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem vindo dedicando ao Ultramar, publica-se nas vésperas da visita do Chefe do Estado, Senhor General Craveiro Lopes, à nossa formosa e progressiva província de Moçambique. Visita de soberania, ela tem por objectivo a consolidação da unidade nacional e, por consequência, o estreitamento dos laços de amizade que ligam os portugueses de África aos portugueses da Mãe-Pátria europeia. Tem sido este, aliás, o objectivo de todas as viagens presidenciais.

A viagem do Sr. General Craveiro Lopes à província moçambicana, reveste-se, pois, de um alto significado político que não é demais sublinhar e encarecer.

A consciência da nossa lusitanidade ganha, com a presença do Sr. General Craveiro Lopes, no território moçambicano, uma expressão mais nítida, mais familiar e universal dado que o conjunto nacional se estende a toda a parte do globo e em toda a parte onde existe um núcleo português, é Portugal imortal, permanentemente jovem, que se afirma.

De alma aberta e coração jubiloso os portugueses de Moçambique aguardam a chegada do Chefe de Estado para lhe demonstrar não só com entusiasmo mas, também, com orgulho, que ali, naquelas terras distantes, que tanto os portugueses que para lá foram bem como os portugueses que lá nasceram são um exemplo vivo e impressionante de fidelidade à pátria. Com eles, Portugal metropolitano prolonga-se gloriosamente.

Lourenço Marques prepara-se para receber festivamente o Chefe do Estado e a sua comitiva, devendo ser inaugurados, solenemente, o Estádio da Cidade e a Grande Exposição de Actividades Culturais da Província de Moçambique. Essa Exposição, principalmente, constituirá a consagração do seu progresso, das suas possibilidades, da sua admirável organização industrial, comercial e da sua cultura e dos seus recursos turísticos.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não podia deixar de assinalar, nas suas colunas, a importância destes factos.

A unidade nacional é uma das nossas grandes virtudes.

A industrialização da Metrópole

e o desenvolvimento económico do Ultramar

Pelo dr. FRANCISCO CORTÊS PINTO

Presidente da Associação Industrial Portuguesa

A TRAVÉS de dificuldades que só o estudo aprofundado e multiforme das realidades económicas contemporâneas pode elucidar completamente, as indústrias portuguesas da Metrópole têm vindo a cumprir com decisão inquebrantável uma dupla missão do mais alto interesse nacional: dotar o País com novas fontes de riqueza colectiva e possibilidades de trabalho para as gerações que vão nascendo para a vida; e constituir uma estrutura económica capaz de apoiar eficazmente o progresso dos territórios ultramarinos, sem os subordinar a uma dependência excessiva da economia estrangeira. Este último aspecto não é o menos importante, sem dúvida, quando se encaram as condições actuais da nossa acção civilizadora nas parcelas dispersas da Nação. Uma economia metropolitana estagnada, sem capacidade de renovação e sem interferência cada vez mais activa e fecunda na expansão do Ultramar, deixaria a acção política e espiritual da mãe-pátria sem a base essencial que as realidades do nosso tempo exigem indeclinavelmente.

A industrialização metropolitana pode ser apontada, conseqüentemente, como factor do mais alto relevo na política de unidade e valorização progressivas de todas as parcelas dispersas da Nação. Uma central eléctrica, uma fábrica transformadora de matérias-primas, uma indústria nova de equipamentos de qualquer género que se instalam no território metropolitano, são hoje valores relevantes para todo o corpo económico e social português. Na mesma ordem de interesses solidários, o fomento da produção de matérias-primas em qualquer parcela do Ultramar português ou a criação de uma indústria que vai impulsionar o alargamento do mercado e a melhoria das condições de vida nesses territórios distantes, é uma nova força que vem incorporar-se no movimento de progresso que está a vitalizar a Nação portuguesa na sua totalidade. A experiência dos últimos dez anos confirma-o tão repetidamente que já não pode conceber-se

doravante qualquer projecto de vulto em qualquer das parcelas de Portugal sem o enquadrar nas realidades do conjunto económico mais vasto a que deve corresponder.

Sem o desenvolvimento de muitas indústrias básicas da Metrópole os progressos da produção de matérias-primas nas províncias ultramarinas teriam sido impossíveis em muitos casos, por falta de mercados estáveis, constantes e regulares. Foi o que se verificou com o açúcar, o algodão, as oleaginosas, o sisal e tantos outros produtos que as indústrias da mãe-pátria consomem em escala predominante ou muito avultada. No sentido inverso, a Metrópole não só favorece com o seu decisivo concurso a expansão do consumo de inúmeros produtos do ultramar, como tem desenvolvido a «exportação» de indústrias para os territórios que estão aptos a recebê-las. Contam-se já por muitas dezenas os casos de indústrias ultramarinas que são o prolongamento de indústrias da mãe-pátria, constituindo-se e desenvolvendo-se com o seu apoio financeiro, técnico e comercial. Os exemplos que se apontassem desta modalidade primacial da projecção do esforço industrial metropolitano nas Províncias de Além-mar implicariam sempre o risco de deixar de fora outros que não merecem, pelos mais diversos motivos, a injustiça da omissão.

Esta política de solidariedade, que faz reflectir tão largamente os benefícios da industrialização portuguesa em todas as parcelas do território nacional não tem sido o fruto de inspirações casuais ou de conveniências transitórias. É antes o resultado de uma acção consciente e voluntária dos industriais, de um espírito que tem sido alimentado por todas as formas, de um pensamento largamente partilhado que se traduz progressivamente em realizações — até mesmo quando não se possui a consciência clara do movimento geral de ideias e de actos que conduziu a essas realizações. A Associação Industrial Portuguesa orgulha-se de ter sido nestes anos de intensivo trabalho a intérprete

e impulsionadora constante desta acção multiforme que está a transformar simultaneamente as perspectivas económicas e sociais de todas as parcelas do mundo português.

A orientação que tem sido dada à Feira das Indústrias Portuguesas—incluindo no certame de Lisboa, em 1951, uma eloquente representação ultramarina e levando posteriormente a Goa e a Luanda, em breve a Lourenço Marques, a sua projecção de constante unidade nacional; as missões que têm representado aquele organismo em várias oportunidades nos territórios do Ultramar; a defesa persistente de uma política de unidade progressiva nos mais diversos aspectos dos interesses económicos (comerciais, aduaneiros, de condicionamento industrial, de fomento, de circulação de capitais, de distribuição da mão-de-obra técnica e especializada, etc.) — são imagens expressivas, entre muitas outras, do pensamento que tem orientado a Associação Industrial Portuguesa em tudo o que respeita às relações entre a Metrópole e o Ultramar.

Sem dúvida que tudo isto não teria atingido o significado que é devido atribuir-lhe se os industriais agrupados nesta instituição e todos os demais que labutam na esfera da iniciativa económica a que ela se consagra, não tivessem assinalado na prática, com as suas realizações positivas de industrialização simultânea na Metrópole e no Ultramar, esta ideia-força do progresso português nos nossos dias. A doutrina e a prática têm estado

intimamente unidas neste caso, como sempre sucede em tudo o que é realmente vivo e corresponde a interesses fundamentais dos povos progressivos.

No seu último relatório acentua a Associação Industrial Portuguesa o interesse com que «acompanha o progresso das nossas províncias ultramarinas e a atenção com que estuda as possibilidades de um crescente e mais eficaz aproveitamento de todos os recursos de que ali dispomos, tendo sempre em vista a valorização económica do conjunto do espaço português». E logo se acrescenta que «essa preocupação e esse estudo se enquadram hoje no âmbito normal do nosso programa de acção, tão convencidos estamos de que a sanidade da economia portuguesa depende cada vez mais da intimidade de interesses que se conseguir estabelecer entre todos os territórios que formam o conjunto da Nação.»

É à luz destes conceitos e das realidades práticas correspondentes que se pode hoje afirmar este princípio inspirador do progresso nacional: que a continuidade da industrialização metropolitana é condição essencial do desenvolvimento económico do Ultramar. As actividades industriais têm demonstrado por todos os meios ao seu alcance que estão decididas a prosseguir-lo na maior amplitude da sua projecção. Do êxito que consagrar as iniciativas e trabalhos das forças económicas em todas as parcelas do território português dependerão, sem dúvida, a prosperidade futura e o engrandecimento efectivo da Nação.



Portugueses no Ultramar

Um diploma facilita a sua fixação e a sua deslocação entre todos os territórios nacionais

Pelo Ministério do Ultramar foi publicado no «Diário do Governo» um decreto, cujo texto damos a seguir.

Como se verifica da sua leitura, trata-se de um importante diploma que se destina a facilitar o movimento de portugueses entre as diversas parcelas do território português bem como a fixação nas províncias do ultramar e que vem acabar com algumas formalidades que ainda persistiam.

Constitui, portanto, o citado decreto mais uma afirmação de unidade nacional que muito gostosamente registamos e cuja aplicação não deixará de produzir proveitosos frutos no intercâmbio entre os territórios nacionais, no desenvolvimento das províncias do ultramar e no reforço do sentimento de unidade que liga todos os portugueses.

É este o texto do decreto:

«1. A Lei Orgânica do Ultramar determinou, na Base LXXI, II, que será facilitada a circulação de pessoas dentro de todo o território nacional.

Neste sentido, procedeu-se à revisão do principal diploma sobre o assunto — decreto n.º 37.196, de 27 de Novembro de 1948 — a qual implicará, por sua vez, a revisão dos diplomas provinciais complementares.

2. O presente decreto-lei, pelo que respeita a cidadãos portugueses, torna possível a entrada e fixação em qualquer dos territórios nacionais, de todos aqueles que possam integrar-se ultimamente na comunidade local. Algumas restrições destinam-se apenas a assegurar esta utilidade, evitando

que se desloquem pessoas que, sem profissão ou meios de sustento, além de se sujeitarem a sofrimentos aumentados pela estranheza do meio, em nada contribuiriam para o progresso das províncias.

3. Espera-se que destes preceitos resulte a activação da circulação de pessoas entre todos os territórios e do povoamento de alguns, assim se cumprindo o imperativo das leis fundamentais e o desejo de quantos se interessam verdadeiramente pelo futuro do Ultramar.

Nestes termos, decreta-se para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — É livre a entrada em qualquer território português dos cidadãos portugueses em relação aos quais se verifique algum dos factos seguintes:

Ter domicílio no território do destino; ser parente, com direito a alimentos, de pessoa com residência permanente nesse território; ser diplomado por escola superior; ser comerciante matriculado em território português; ser proprietário, director ou gerente de empresa comercial ou industrial com sede em território português; ser proprietário de bens imóveis, situados em território português, cujo valor matricial seja igual ou superior a 50.000\$00; estar colectado em imposto complementar ou equivalente; deslocar-se em viagem de recreio, estudo ou negócios; exercer profissão por conta de outrem, no comércio ou na in-

dústria, nos termos do art.º 4.º; prestar caução, nos termos do artigo 5.º.

Artigo 2.º — Para os efeitos deste diploma, considera-se residência permanente numa província ultramarina a que tiver durado dois anos.

Equiparam-se, porém, a residentes os indivíduos que tiverem sido contratados para trabalhar por conta de outrem no território considerado, por lapso de tempo não inferior a dois anos, e enquanto este contrato se mantiver.

§ 1.º — Em relação aos indivíduos que entram numa província ultramarina ao abrigo do n.º 10 do art.º 1.º; o prazo de dois anos conta-se do termo do pagamento da pensão caucionada, se este tiver sido exigido.

§ 2.º — O contrato de trabalho dever ser reduzido a escrito e conter o compromisso da entidade patronal de pagar a viagem de regresso, no caso de o contrato se extinguir por qualquer causa, no decurso dos dois primeiros anos, a partir da entrada na província.

Artigo 3.º — A estadia numa província, por motivo de recreio, estudo ou negócios é limitada a seis meses, findos os quais se torna necessária autorização, caso não se verifique qualquer dos outros factos enumerados no art.º 1.º.

§ 1.º — Presume-se que a viagem é de recreio, estudo ou negócios, quando for efectuada por via aérea ou em primeira ou segunda classe de via marítima ou ainda quando se mostre assegurada a viagem de regresso.

§ 2.º — A segurança da viagem de regresso deve consistir no depósito da respectiva importância.

§ 3.º — A importância das passagens depositada nos termos do parágrafo anterior deve ser restituída aos depositantes, que provem qualquer das circunstâncias referidas nos restantes números do art.º 1.º ou autorização para permanecer no território.

§ 4.º — Passados dois anos sobre a data da constituição do depósito, será aplicável o disposto no art.º 10.º deste diploma.

Artigo 4.º — O exercício de profissão por conta de outrem só será relevante para os efeitos do n.º 9 do art.º 1.º, se o interessado:

- a) se encontrar inscrito, há mais de dois anos, em organismo sindical ou Casa de Pescadores;
- b) tiver pago, nos últimos dois anos imposto

profissional ou de empregado por conta de outrem, se a profissão não estiver sindicalizada.

Artigo 5.º — A caução referida no n.º 10 do art.º 1.º deve ser prestada por instituição bancária portuguesa ou instituição seguradora e garantir durante um ano, que será paga ao interessado, a solicitação deste ou por determinação da autoridade competente, a importância das viagens de regresso e quantia não inferior a 12 000\$00 por pessoa isolada ou por chefe de família e 3.000\$00 por cada dependente que o acompanhe.

§ 1.º — As autoridades de administração civil exigirão o cumprimento da caução, quando verifiquem encontrar-se o interessado desprovido de meios de sustento ou quando determinarem o regresso ao território de proveniência.

§ 2.º — O pagamento da viagem de regresso só deixa de ser exigível desde que o interessado passe a considerar-se legalmente residente.

Artigo 6.º — Os Governos das províncias podem determinar o regresso ao território de origem das pessoas que, tendo entrado nelas ao abrigo dos n.ºs 9 e 10 do art.º 1.º não tenham, durante um ano, conseguido emprego por conta de outrem ou trabalho por conta própria que garantam o seu sustento e das pessoas de família que com ele convivam.

§ 1.º — O regresso pode ser imposto a partir de seis meses, quando se verifique carecer o interessado, em absoluto, de meios de sustento.

§ 2.º — Havendo caução nos termos do art.º 5.º, o regresso não deverá, em regra, ser determinado, enquanto a pensão caucionada não tiver sido exigida.

Artigo 7.º — As autoridades portuguesas não exigirão passaporte aos cidadãos portugueses que se desloquem de um ponto para o outro do território português, desde que:

- a) a viagem seja feita em barco português, quer este faça ou não escala em porto estrangeiro;
- b) a viagem seja feita em avião português sem escala em aeródromo estrangeiro, ou apenas com escalas técnicas.

§ único — Quando seja exigível passaporte ordinário para deslocação entre territórios portugueses, poderá ele ser concedido aos indivíduos referidos no art.º 16.º do decreto n.º 39.794, de 28 de Agosto de 1954, desde que preencham algumas das

condições previstas no art.º 1.º do presente diploma.

Artigo 8.º — A entrada de estrangeiros em territórios ultramarinos portugueses quando não haja acordos internacionais aplicáveis, é sujeita a autorização do Ministro do Ultramar ou do Governador da província, ou a apresentação de visto do representante diplomático ou consular português, para viagens de trânsito, recreio ou de negócios.

§ 1.º — O prazo de validades dos vistos será de vinte dias para os de trânsito e de noventa dias para os restantes, podendo ser prorrogados pelos governadores por mais trinta dias.

§ 2.º — Os representantes diplomáticos e consulares portugueses enviarão mensalmente ao Ministério dos Negócios Estrangeiros e este transmitirá ao do Ultramar relação dos vistos de entrada em territórios ultramarinos portugueses que por eles tiverem sido concedidos, da qual constarão os nomes e nacionalidades dos beneficiários, os motivos por eles invocados e os prazos de validade.

§ 3.º — Os Governos ultramarinos enviarão mensalmente ao Ministério do Ultramar relação das autorizações concedidas para entrada de estrangeiros.

Artigo 9.º — Às empresas portuguesas de navegação não é permitido o transporte de passageiros

que não preencham as condições previstas no presente diploma.

§ 1.º — Para a obtenção das passagens, os interessados deverão apresentar prova da sua identidade e da qualidade que invocarem.

§ 2.º — Por cada indivíduo que transportarem com infracção do disposto nos artigos anteriores, as companhias transportadoras ficam sujeitas ao fornecimento gratuito de passagem de regresso ao território de proveniência.

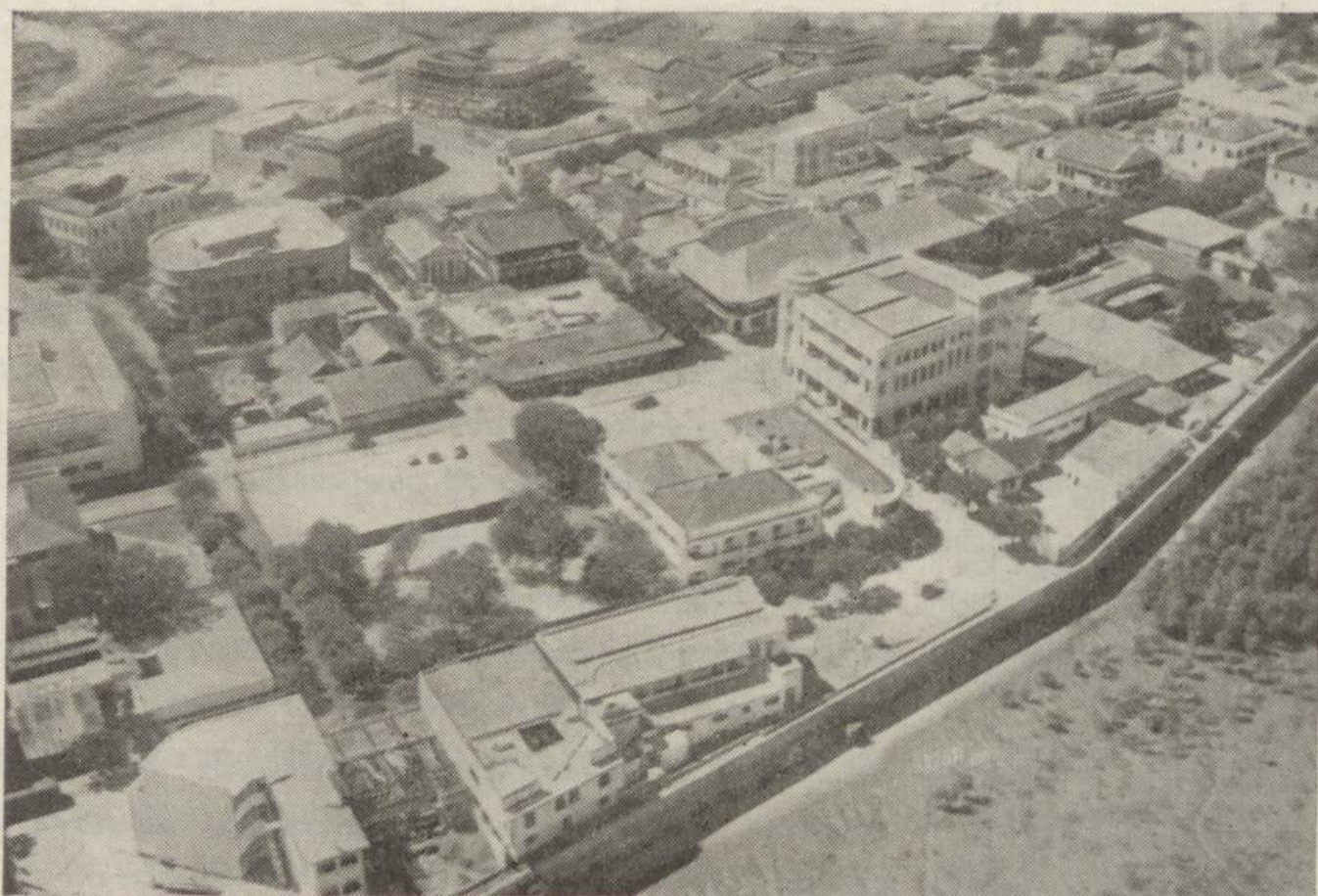
§ 3.º — Em caso de dúvida sobre a concessão da passagem, as companhias poderão consultar os serviços públicos competentes.

Artigo 10.º — As importâncias de viagem de regresso, depositadas em companhias de navegação por força do § 2.º do art.º 2.º do decreto n.º 37.196, de 27 de Novembro de 1941, que não hajam sido levantadas até um ano depois do prazo estabelecido na parte final do § único do art.º 5.º do mesmo decreto, serão destinadas ao pagamento do transporte de colonos enviados pelo Ministério do Ultramar, por intermédio das respectivas companhias.

Este preceito aplicar-se-á a partir de 1 de Janeiro de 1957, podendo até essa data os interessados proceder aos respectivos levantamentos, nos termos do citado diploma».

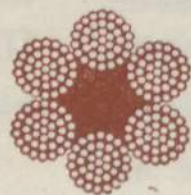


PORTO DA BEIRA



Esta vista aérea de um trecho da cidade da Beira é mais do que suficiente para fazermos uma ideia precisa da sua importância e da sua beleza.

É uma cidade moderna, cortada por avenidas arborizadas, que vão sendo constantemente enobrecidas com prédios de linhas elegantes.



Quelimane, cidade do futuro, traçou um plano de urbanização prevendo o seu constante progresso. A gravura representa uma das suas mais belas avenidas. Em toda a parte é admirável o esforço português.



ANGOLA — Quedas de Roacaria (Cunene) na área planáltica de S W

A evolução dos Caminhos de Ferro do Estado na Província de Angola, nos últimos cinco anos

Pelo Eng.º RAIMUNDO SERRÃO

Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola

I — Caminho de Ferro de Luanda

AS vias de comunicação — rodoviárias e ferroviárias — contribuem em larga escala para o progresso e desenvolvimento económico de um País. Por isso, é ocioso exaltar a importância dos caminhos de ferro na economia de Angola, província portuguesa, na costa ocidental do Continente Africano. Os Poderes Públicos de Portugal têm-lhe dedicado a máxima atenção, ampliando-os e dando-lhes os meios necessários para bem servirem.

Em Angola existem caminhos de ferro directamente explorados pelo Estado e outros entregues à exploração de companhias. Aqui trataremos especialmente dos do Estado, administrados pela Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.

No Caminho de Ferro de Luanda, foi inaugurada em 28 de Maio de 1951, a nova saída da cidade, pelo Leste, num troço de 10 quilómetros de extensão, es-

tando já retirada a linha antiga. Neste caminho de ferro estão previstos diversos melhoramentos e outras obras de grande projecção para a província, tais como: prolongamento da linha geral além Malange, até ao rio Lui, tendo em 6 de Junho de 1954, sido iniciados os trabalhos do 1.º troço deste prolongamento, entre Caxita e Caculama, numa extensão de 50 quilómetros; construção de um ramal de penetração para o Norte, a que já se chama Caminho de Ferro do Congo; melhoramentos no perfil da linha geral — Luanda Malange — em algumas secções para aumentar a capacidade de carga das composições.

Estão em construção as novas oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro de Angola, em Luanda, que ficarão sendo das melhores da nossa África. Já se encontra em Luanda uma grande parte das máquinas para o equipamento destas oficinas.

Em Dezembro de 1952, foram adquiridas à firma alemã Krupp, seis locomotivas do tipo «Garratt»,



BENGUELA — Um trecho da praia e da baía

de 4 — 8 — 2 + 2 — 8 — 4, de 13 toneladas por eixo e 104 toneladas de peso aderente, com 180,1 metros, quadrados de superfície de aquecimento e o peso total em ordem de marcha de 169,95 toneladas, para a bitola de 1 metro, no valor de Esc.: — 31.391.000\$00 incluindo peças sobressalentes.

Estas locomotivas entraram já ao serviço da exploração.

Em 1950 foram concluídos novos edifícios para as estações da Canhoca, Aldeia Formosa e Lombe, respectivamente aos quilómetros 208, 382 e 402 da linha geral, e em 1952 iniciou-se a construção dos cais da Grande e Pequena Velocidade, na estação de Luanda, que, presentemente, está concluído.

O campo social não tem sido descurado pela Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, e, assim, prosseguem activamente, em Luanda, as construções do bairro destinado ao pessoal europeu — estando já concluídas e habitadas cinco moradias, alojando cada uma 4 famílias — e um bairro para o pessoal indígena. Ao presente estão em construção mais 7 moradias, neste bairro, onde se alojarão mais 28 famílias.

II — Início dos prolongamentos do caminho de ferro de Moçâmedes

Em 1948 iniciou-se o prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes para sul e foram levadas a efeito outras obras de grande projecção, nomeadamente as pontes do Bero e Giraúl.

1 — O Troço «Sá da Bandeira/Chibia»

Em 18 de Outubro de 1949, com a presença de S. Ex.^a o Governador Geral de Angola, Senhor Capitão Silva Carvalho, inaugurou-se o primeiro troço da «Linha do Sul», no prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes Sá da Bandeira/Chibia, cujas obras haviam sido iniciadas em 16 de Julho de 1948. Estava vencida a primeira etapa.

O referido troço, na extensão exacta de 53,31945 kms — apesar de construídos na bitola de 0,60 m. — foi assente em material de 30 kg/m., estando as travessas já preparadas para a passagem à bitola de 1,067 m., bitola internacional do continente africano.

Estão construídos os edifícios das estações da Huíla e da Chibia, sendo este último de uma certa grandiosidade.

Houve que construir diversas obras de arte, sendo a de maior vulto a ponte «Engenheiro Jorge Osório», a qual foi determinada pela necessidade de se transpor o rio T'chimpumpunhime.

A importância dispendida com a construção deste troço — não incluindo o custo do material fixo, por já existir — cifrou-se em 10.698 contos.

2 — «Chibia/Chiange»

O segundo troço da «Linha do Sul» do prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes, compreendido entre a vila da Chibia e a povoação de Chiange (Gambos), numa extensão de setenta quilómetros de via na bitola de 0,60 m., foi inaugurada em 28 de Maio de 1953, fazendo parte do programa das comemorações do 27.º aniversário da Revolução Nacional.

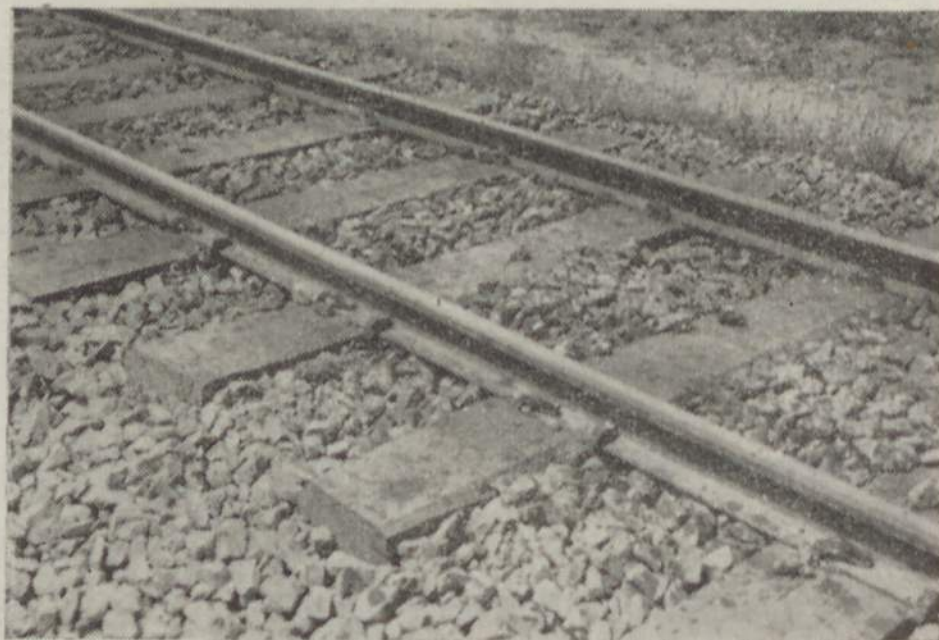
A construção deste troço custou 16.545 contos, não entrando nesta cifra o valor do material fixo.

Chiange, termo gentílico que significa «Terra de Perdizes», é uma povoação que se tornou conhecida ao ser atingida pelos carris do prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes, que se dirige para o Sul, em direcção às margens do rio Cunene.

As suas ruas já estão traçadas, com os talhões devidamente marcados, onde, num futuro próximo, se erguerão casas de comércio e residências, certamente no belo estilo Português, tão vincado pelos tempos fora.

3 — Pontes sobre os rios Bero e Giraúl

Pode dizer-se que estas duas obras constituem



Caminho de Ferro de Benguela — Trecho da via entre Lobito e Catumbela

um sustentáculo para o progresso dos distritos da Huila e Moçâmedes.

A construção da ponte sobre o rio Bero era uma velha aspiração da população de Moçâmedes, em virtude dos prejuízos sofridos quando as inundações interrompiam as comunicações com o planalto.

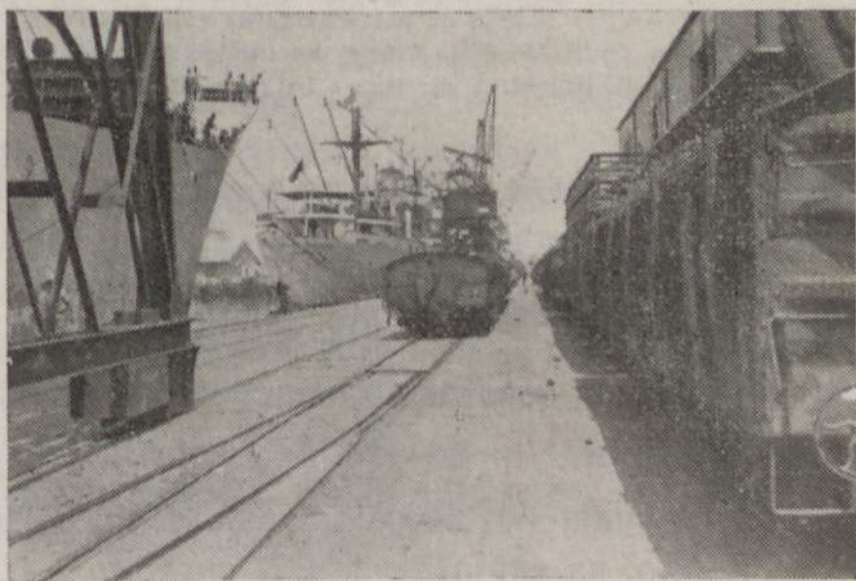
A via férrea, que estava assente directamente no leito do rio, era arrombada pelas levadas e as comunicações entre Moçâmedes e o interior interrompiam-se por mais ou menos tempo conforme a duração e a impetuosidade das cheias. O término da linha ficava a 10 quilómetros, no apeadeiro do Saco, e as mercadorias e passageiros eram transbordados para embarcações, fazendo-se o trajecto por mar.

Em Março de 1947, porém, uma grande cheia do rio Giraúl levou na enchurrada a ponte provisória de madeira em que a linha férrea passava, cortando no quilómetro 16 ligações com Moçâmedes. Finda esta cheia, não se voltou a construir nova ponte, assentando-se, então, a via sobre um aterro no leito do rio. Tal sucedia com a linha que atravessava o Bero e as comunicações de e para além do apeadeiro do Giraúl eram interrompidas. Como as ligações com o litoral não eram fáceis, o término da linha passava para o apeadeiro de Miramar, a 32 quilómetros de Moçâmedes. O tráfego de passageiros e mercadorias era penoso e precariamente mantido pela Baía das Pipas, utilizando-se embarcações que pelo mar faziam ligações com Moçâmedes.

Estas interrupções periódicas causavam, como é fácil de avaliar, incalculáveis prejuízos ao caminho de ferro, à indústria e à população da cidade.

A carga, nos períodos de interrupção, acumulava-se na origem aguardando transporte, originando um congestionamento de mercadorias que só vinha a normalizar-se decorridos muitos meses depois das comunicações restabelecidas.

Ao caminho de ferro cabia a exaustiva tarefa de organizar comboios sobre comboios para normaliza-



LOBITO — Trecho do porto



LOBITO — Trecho da Avenida do Império (na restinga)

ção do tráfego, para corresponder aos instantes pedidos de transporte.

* * *

Integrada nas obras de alargamento da bitola do Caminho de Ferro de Moçâmedes, pelo então Ministro das Colónias, Capitão Teófilo Duarte, foi determinada a construção de duas grandes pontes—durante tantos anos sonho irrealizável das gentes da Huila—que uma vez construídas viriam assegurar as comunicações em todas as épocas do ano, entre Moçâmedes e o interior da Província. À ponte sobre o rio Giraúl, inaugurada em 16 de Março de 1950, foi dado o nome de Sua Excelência o Governador Geral, Capitão Silva Carvalho, e como homenagem ao então Ministro das Colónias, a ponte sobre o rio Bero, inaugurada em 28 de Maio de 1951, ficou denominada «Ponte Capitão Teófilo Duarte».

A obra da variante do Giraúl constavam de uma variante de caminho de ferro de acesso à ponte, com a extensão de 6050 metros, 14 aquedutos e um pontão com dois metros de vão.

Na construção desta variante, movimentaram-se cerca de 75.000 metros cúbicos de terras.

A ponte, com a extensão de 200 metros, é constituída por 15 tramos iguais e independentes de betão armado, apoiada aos pilares e encontros de alvenaria.

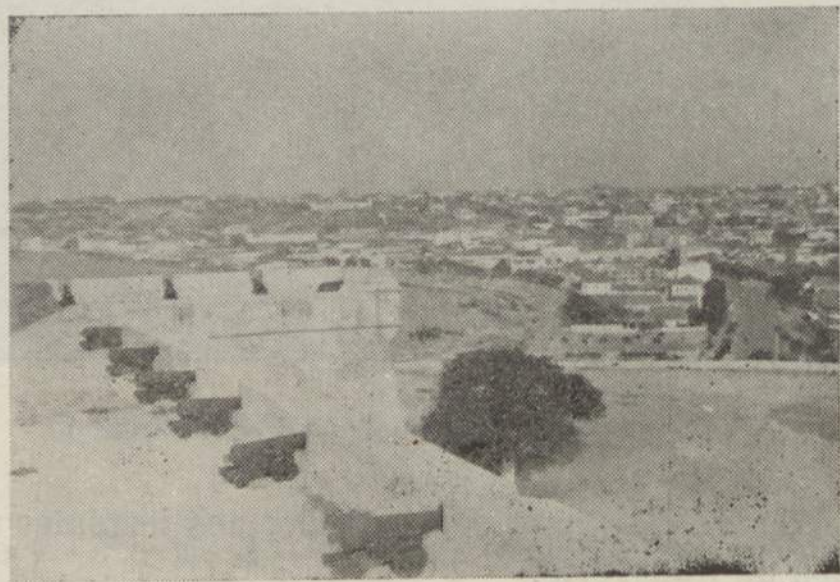
As obras da variante do Bero compreendem uma pequena variante ferroviária de acesso à ponte que, medindo 400 metros de comprimento, é em tudo idêntica à do Giraúl.

O volume de terras empregadas na execução do dique e esporões foi de 38.720 metros cúbicos e 11.626 m³ de pedras no encabeçamento dos esporões.

Agora, aquelas duas pontes, que desafiam o ímpeto das torrentes e velam pelo sossego das populações vizinhas, representam dois fortes esteios para o progresso das regiões que servem e são a solução grandiosa dum problema momentoso que era necessário resolver.

III — A Variante da Serra da Chela

Em 28 de Maio de 1932, foi entregue à Exploração do Caminho de Ferro de Moçâmedes a variante da Serra de Chela, que muito contribuiu para melhorar as composições dos comboios que circulam no



LUANDA — Parte da cidade baixa tirada da fortaleza de S. Miguel junto à baía.

troço de via compreendido entre as estações de Vila Arriaga e Sá da Bandeira.

Nesta obra, que tem 20 quilómetros de extensão e onde se gastaram 57.100 contos, foi construído um túnel com 70 metros de comprimento, que é o primeiro e único em Angola.

Devido à orografia do terreno, foi necessária a construção de 18 muros de espera com um volume de alvenaria de pedra seca da ordem dos 19.216 m³. Foi também necessária a construção de 6 muros de suporte em alvenaria hidráulica com um volume de 3.040 m³.

O volume de terras movimentadas foi de 460.000 m. c. e o de rocha foi de 90.000 m. c. dos quais 42.000 m. c. de rocha dura.

Esta variante ficou com curvas circulares de raio mínimo de 115 metros e rampas integrais máximas de 2,8 ‰ sendo a percentagem de rampas de 94 ‰ e a de curvas de 59 ‰.

A obra a que nos acabamos de referir, embora a traços largos, foi a mais vultuosa de todas as executadas no Caminho de Ferro de Moçâmedes e a segunda em ordem de urgência, uma vez construídas as pontes definitivas sobre os rios Bero e Giraúl que garantem o tráfego ferroviário em todas as épocas do ano, entre os dois importantes centros populacionais daquela região — Sá da Bandeira e Moçâmedes.

IV — Projectos Ferroviários e Portuários

a) — Caminho de Ferro de Luanda

Estão em execução os trabalhos do prolongamento além Malange, da linha geral deste caminho de ferro, estando em construção o troço

Caxita-Caculama, na extensão de 50 quilómetros e em estudo o troço de Caculama ao Lui na baixa de Cassanje, também com 50 quilómetros.

b) — Caminho de Ferro de Moçâmedes

Prossegue a construção do Caminho de Ferro de Moçâmedes no seu prolongamento para leste, a partir de Sá de Bandeira, estando em curso os trabalhos de terraplanagens dos 2.º e 3.º troços com 110 km. de extensão, ligando a estação de Olivença-a-Nova à Matala.

Já estão em execução as terraplanagens e obras de arte do 4.º troço desta linha, da Matala a Vila Artur de Paiva, com cerca de 136 km. de extensão.

c) — Caminhos de Ferro do Congo

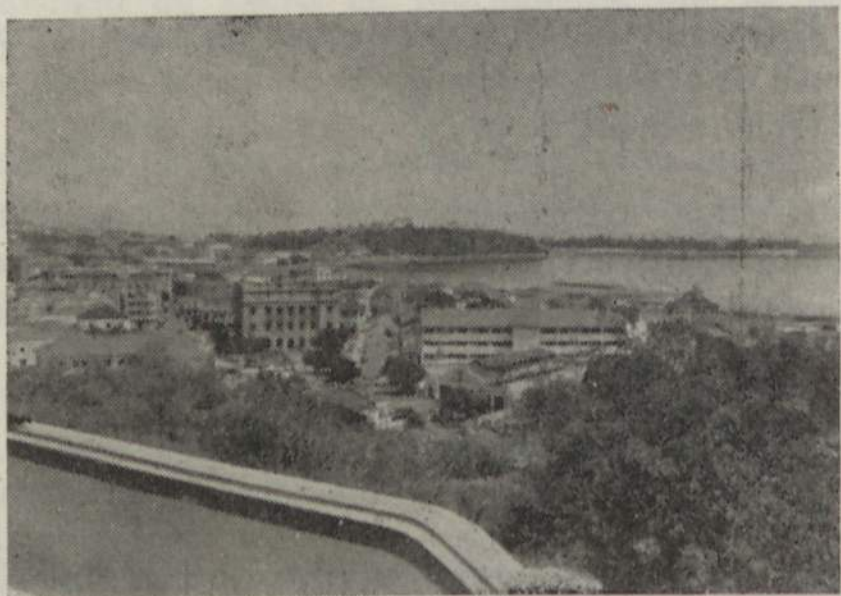
Prosseguem os estudos desta linha férrea que sairá de Luanda, em direcção ao Norte desta Província, para servir a rica região cafeeira do Uige.

d) — Caminho de Ferro da Baía dos Tigres

Estão em curso os estudos para a construção de uma linha férrea e de um cais acostável no extremo Sul desta Província, na Baía dos Tigres.

e) — Porto de Luanda

Está em estudo a ampliação das instalações portuárias, nomeadamente a construção de uma



LUANDA — Vista parcial da parte baixa da cidade (tirada do Colégio de S. José de Cluny) Ao fundo: A fortaleza de S. Miguel. À direita: a baía e a ilha

doca para barcos de pequena tonelagem e alargamento de terraplanos.

f) — Portos do Lobito e de Moçâmedes

Estão em construção as seguintes obras portuárias:

- 1) prolongamento do cais acostável do porto do Lobito, na extensão de 264 metros;
- 2) cais acostável do porto de Moçâmedes.

O prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes até Vila Paiva Couceiro

A vila de Quipungo, que modernamente passou a denominar-se Vila Paiva Couceiro, em homenagem ao antigo e grande governador de Angola, Henrique Mitchel de Paiva Couceiro, tem agora, desde o dia 24 de Julho de 1955, com a inauguração da sua estação e do troço que a liga à cidade de Sá da Bandeira, um novo e importante fautor do seu progresso.

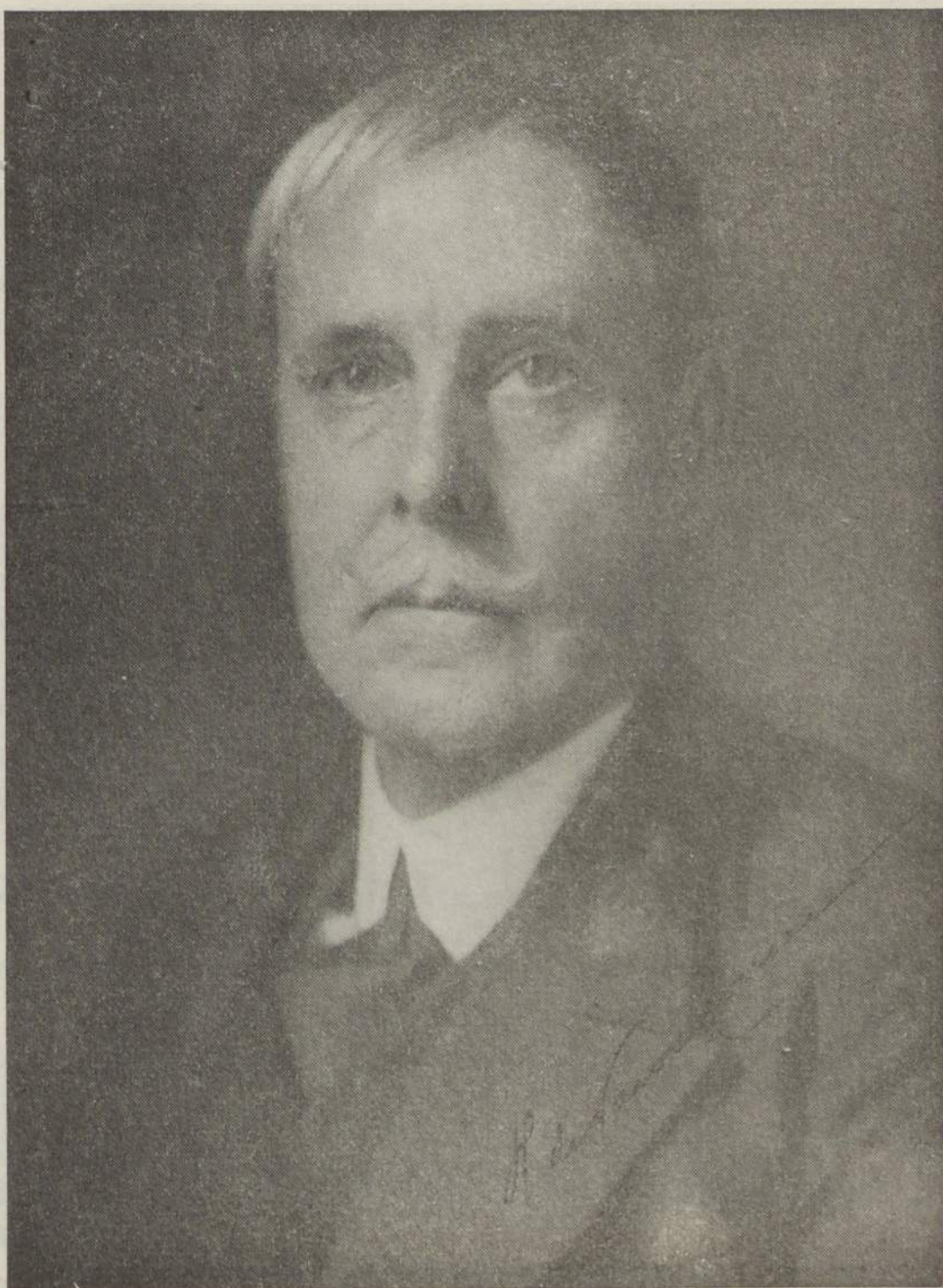
Na devida altura, demos breve notícia do facto. Hoje, vamos ampliá-la com novos e interessantes elementos de reportagem.

O troço da linha, inaugurada em Julho do ano passado, é mais um prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes na sua penetração para leste.

A obra, que constitui um verdadeiro «record» de tempo na construção, porquanto, não existindo, sequer, um metro de carril de ferro assente, quando da inauguração do 2.º troço de via larga (1,067 metros) de Vila Arriaga a Sá da Bandeira, após uns escassos seis meses foi possível montar, em boas condições, 130 quilómetros de via férrea. O facto constitui uma prova da competência e do zelo do pessoal técnico dos Caminhos de Ferro de Moçâmedes.

De Luanda deslocou-se o sr. Eng.º Jorge de Melo Vieira, Secretário Provincial do Fomento, para inaugurar a obra, em representação do sr. governador geral, capitão Agapito da Silva Carvalho.

O comboio inaugural saiu de Sá da Bandeira, às 8 horas da manhã, nele tomando lugar, além do sr. Eng.º Melo Vieira, os srs Eng.ºs Raimundo Serrão, director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, José Rodrigues Moutinho, director dos Serviços de Obras Públicas, Artur Rosinha, director da exploração do Porto e Caminho de Ferro de Luanda; Flávio Borges, Chefe de Brigada de Estudos do Caminho de Ferro de Moçâmedes; Vasco Outeiro, Director do Caminho de Ferro de Moçâmedes, e outras pessoas de representação. Centenas de pessoas, providas de farnéis, tomaram o comboio, completamente franqueado. Foi um dia de verdadeira festa.



Henrique de Paiva Couceiro

Depois de percorrida curta distância, o comboio parou em Santo António, lugar onde ficará instalada a futura estação de Sá da Bandeira e também as oficinas gerais do Caminho de Ferro, que se encontram já em fase adiantada. Foi naquele local que o sr. Eng.º Melo Vieira procedeu ao acto da inauguração, cortando a fita simbólica que vedava a linha, por meio de uma pá com brasas.

Em seguida o comboio retomou a marcha para Vila Paiva Couceiro.

Depois de ter feito uma breve paragem em Olivença-a-Nova, para abastecimento de água à locomotiva e ao cabo de três e meia horas de viagem, o comboio atingiu Vila Paiva Couceiro, que se apresentava toda engalanada, com a sua nova estação florida.

Depois de descerrar a lápida comemorativa, do acontecimento, o sr. Eng.º Melo Vieira foi ocupar a presidência da mesa de honra, armada na plataforma da estação.

Na cerimónia solene, fizeram uso da palavra os srs. Eng.º José Rodrigues Moutinho, capitão José Maria Telo e, por último, o sr. Eng.º Melo Vieira, de cujo discurso recortamos estes passos:

«Por portaria do Governo-Geral é aberta, nesta



ANGOLA — Muari Moena em Kavungo (Alto Zambeze) Rapariga numa dança de iniciação

data, à exploração provisória, o primeiro troço de 130 quilómetros, de Sá da Bandeira a Vila Paiva Couceiro, do prolongamento para Leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes, que acaba de ser inaugurado.

Assim se cumpriu a promessa feita ao venerando Chefe do Estado, quando da sua triunfal visita a esta Província, no momento em que, no local onde tomámos o comboio inaugural, Sua Excelência se dignou, colocando na via o primeiro «tirefond», dar início aos trabalhos de assentamento da Linha do Leste.

Também, como nessa ocasião se afirmou, antes do fim do ano corrente o Caminho de Ferro atingirá o Cunene, na Matala; e, no ritmo com que os trabalhos seguem, resolvida já a solução provisória a adoptar para a travessia do Cunene, esperamos que em fins de 1956 a linha chegue a Artur de Paiva; e é de contar, conforme está previsto no Plano do Fomento Nacional, alcançar-se Serpa Pinto em fins de 1958.

Os estudos continuam sem afrouxar para que se atinja a finalidade desejada de ligar esta linha às redes ferroviárias das colónias vizinhas e amigas, facilitando o dreno dos seus produtos para o Atlân-

tico, através do Porto de Moçâmedes, em construção.

Ao governo da Nação e em especial aos seus antigos Ministros e Subsecretários do Estado do Ultramar, pelo seu interesse e carinho pelas oportunas medidas que possibilitaram o que se fez, nunca é de mais renovar e insistir nos agradecimentos que lhes são devidos.

É de justiça recordar, nesta ocasião, a acção decisiva que o Senhor Comandante Sarmiento Rodrigues teve na construção da Linha Leste, cujos trabalhos se iniciaram, em 1951, por sua expressa determinação, o que o torna credor de mais um serviço a acrescentar aos muitos prestados a Angola durante o tempo que geriu a pasta do Ultramar.

A feliz circunstância dos destinos do Ultramar terem sido confiados ao Ex.^{mo} Sr. Doutor Raúl Ventura, que como Subsecretário de Estado tanto se interessou pelos trabalhos em curso, são a garantia da continuidade da obra, em que todos estamos empenhados.»

Assim falou o sr. Engenheiro Jorge de Melo Vieira.

Na valorização de Angola, o caminho de ferro continua a ser, como se vê, um dos seus principais fautores,

Dentro de dois anos, as obras anunciadas pelo ilustre Secretário Provincial do Fomento estarão finalmente concluídas.



ANGOLA — Esculturas quiocas



NOVA GOA — Igreja de Nossa Senhora da Conceição

A INDIA PORTUGUESA

e o Caminho de Ferro de Mormugão

O sr. Dr. Almerindo Lessa, médico ilustre, que viveu alguns anos em Goa, em cujo hospital prestou notáveis serviços, afirmou, num dos seus artigos publicados no *Diário Popular*, de Lisboa, em 1952: «Todo o português tem, desde 1512, um encontro marcado com Goa. Na verdade desde que Afonso de Albuquerque que a descobriu e teve a visão genial do seu valor (dizia então numa carta ao Rei: *agora que aqui temos fundamento podemos ficar moradores perpétuos na Índia*), Goa é um contínuo desafio às nossas capacidades nacionais. Os grandes viajantes do mundo moderno chamaram-lhe, estupefactos, o Estado dos Portugueses na Índia, e estendendo até lá o seu Império, Portugal escreveu o capítulo mais universal da sua História.»

Ora a Índia possui um dos melhores portos de Malabar: é o porto de Mormugão. Encontra-se à entrada do Rio Zuari, o maior rio de Goa, na sua margem esquerda. A sua importância advém-lhe não só por estar aberto à navegação de longo curso em qualquer época do ano, mas também por ser testa do caminho de ferro que comunica com o rico «hinterland» do Decão e de Mysore. Junto ao porto

ergue-se a nova cidade de Vasco da Gama, com interessantes aspectos.

Este caminho de ferro atravessa, em território português, os concelhos de Mormugão, Salsete, Quepem e Sanguém e sobe os Gates até à fronteira com a União Indiana. A sua construção — lemos num interessante trabalho da autoria do sr. Dr. Henrique Cabrita — está ligada à supressão dos antigos privilégios portugueses na Feitoria de Surrate, operada pelos ingleses em 26 de Julho de 1872. É verdade, todavia, que desde a lamentável entrega de Bombaim como presente de casamento de uma princesa lusitana, o tráfego do porto de Surrate se podia considerar extinto com grande prejuízo para o País. Mas, seja como for, assenta nas negociações que então se seguiram à base da construção do caminho de ferro.

Embora o governo português tivesse protestado contra a suspensão daqueles privilégios, eles nunca mais se restauraram, nem deles se tratou positivamente ao depois — informa e comenta o sr. Dr. Henriques Cabrita — quando, em 1878, se celebrou o tratado luso britânico.

Por esse tratado, Portugal cedia os privilégios

que gosava em Surrate e estabelecia-se um acordo entre as duas partes contratantes «para a construção da linha férrea do porto de Mormugão á fronteira da Índia inglesa, obrigando-se a Grã-Bretanha já em compensação daquela cessão, já no próprio interesse do comércio das suas possessões, a contribuir para as despesas desta linha numa justa proporção das vantagens que dela deve auferir e tomando a seu cargo uma parte da subvenção, ou responsabilizando-se por uma parte da garantia do juro que se ajustar com a companhia contratora».

Em virtude do estipulado no tratado, constituiu-se em Londres uma espécie de «Comité» financeiro, patrocinado pelo governo britânico. O primeiro cuidado desse Comité foi saber se o governo português sempre estaria disposto a garantir os juros dos capitais a levantar. O ministro Braamcamp respondendo, em 22 de Junho de 1879, a um officio desse «Comité» informava no sentido afirmativo e referia-se ao troço para além da fronteira até o entroncamento com as linhas inglesas, ficando todavia tudo dependente da aprovação das Câmaras Legislativas.

Em Novembro daquele mesmo ano, partiu para a Índia o engenheiro Ernest Sawyer, a fim de proceder aos estudos dos terrenos entre Mormugão e Nova Hubli. Levou como chefe de brigada o engenheiro Buyers, fazendo-se representar o nosso País pelo engenheiro Cândido Xavier Cordeiro. Aprovados os projectos, foi autorizada a garantia de juros por lei de 17 de Junho de 1880.

Em 18 de Abril de 1881 assinou-se, finalmente, um contrato entre o governo português e uma companhia inglesa denominada «West of India Portuguese Guaranteed Railway Company» com sede em Londres. Em 15 de Dezembro desse mesmo ano iniciaram-se as obras. Muitas dificuldades tiveram de vencer-se em virtude da natureza do terreno acidentado.

As principais obras de arte que foi necessário efectuar foram as seguintes: Ponte de Candiapar, para via dupla, com um vão de 30 m., tabuleiro metálico; viaduto nos Gates, com um vão de 18 m., coberto de abóbada de tijolo, abatida; outras obras deste género; obra em Dud-Sagor, a grande cascata, com o comprimento de 147,15 m., compreendendo um viaduto com dois vãos de 18,30 m. cobertos de abóbadas abatidas, e um terceiro vão de 7,70 m. e um muro de suporte composto de 3 porções de 4,5 m. de espessura. No primeiro destes vãos passam as águas da cascata, vindas de grande altura. É um espectáculo de impressionante beleza.

Em 15 de Janeiro de 1887 encontravam-se já construídas 41 milhas de linha férrea, e no dia 17 o troço foi aberto ao público até Colem. Em onze semanas registou-se um movimento de 48000 passageiros, sendo todavia muito baixo o tráfego de

mercadorias pelo facto de não se ter ligado a via com o território indiano. O resto da linha ficou concluído um ano depois. A 31 de Janeiro de 1888 foi inaugurado festivamente o caminho de ferro.

Continuamos a socorrer-nos dos elementos fornecidos pelo sr. Dr. Henrique Cabrita no seu referido trabalho.

No caminho de ferro do Mormugão, cujas obras duraram seis anos, tinham-se gasto as 800.000 libras e mais 550.000 de capital adicional com a garantia do juro de 6%. Ao todo £ 1 350.000, elevando-se a £ 73.000 por ano o total dos juros garantidos, pelo Governo português. No princípio da sua exploração, o movimento foi quase insignificante, porque não existiam as instalações secundárias do porto, nem sequer armazéns, o que obrigou a desviar o tráfego para Bombaim, via Poona, não obstante ser mais caro, em virtude da acumulação de mercadorias no porto. Isso era uma razão, mas havia outra de maior peso. A *Great India Peninsular Ry* e a *Southern Maharratta Ry* tinham-se combinado para atacar o nosso caminho de ferro e fizeram no estabelecendo tarifas de guerra e evitando que as mercadorias seguissem para o seu natural escoadouro.

Não sendo possível suportar por tempo indefinido os enormes «deficits» de exploração, decidiu-se arrendar a concessão a uma entidade interessada no seu rendimento. Ora como a «Southern Maharratta» explorava 1391 milhas de linhas férreas que se ligavam às 51 da nossa linha, convinha, por esse facto, fazer tal arrendamento, que provocou, ao tempo, prolongadas discussões.

A exploração da linha melhorou sensivelmente após o arrendamento, assim como o movimento do porto, com o estabelecimento de uma carreira regular mensal de navios entre Mormugão e a Europa, com escala em Lisboa.

Só em 1927 é que as receitas líquidas chegaram para pagar os juros aos accionistas o que abriu um parêntesis animador, diz o sr. Dr. Henrique Cabrita, na série dos 47 anos de pagamento de garantia. Deveu-se isto ao facto de se ter construído a nova linha de Secunderabad (antigo Estado do Nizam) até Gadag, ligando com a linha da *Madras & Southern Maharratta Ry* (que explorava a nossa linha) abrindo assim ao escoadouro natural de Mormugão a riquíssima região agrícola e industrial do sul daquele grande estado nativo.

No relatório desse ano a companhia podia já afirmar:

«O nosso juro garantido precisa de £ 73.000 e o Governo português tem de pagar a diferença entre essa importância e a da nossa receita líquida. Este ano, as nossas receitas importam em perto de £ 77.000 ou apróximadamente £ 4.000 mais do que a quantia necessária para a nossa garantia. Esta-

mos, pois, pela primeira vez na nossa existência de 47 anos, em condições de pagar ao Governo português alguma coisa pelo excesso nas receitas líquidas em vez de o obrigarmos a pagar o «deficit». A exacta quantia a que esse Governo tem direito são £ 1.966 — 4 — 5.»

Os seguintes anos de 1928, 1929, 1931 e 1934 foram também de felizes resultados.

Em 6 de Fevereiro de 1929 foi assinado um contrato adicional com a Companhia, o qual, no dia 21 do mesmo mês, foi aprovado pelo decreto n.º 16.596. O contrato teve por objectivo a realização de novas obras no porto de Mormugão.

Voltemos ao lúcido trabalho do sr. Dr. Henrique Cabrita, que é de opinião que, a certa altura, accentua que a construção do caminho de Ferro e Porto do Mormugão constitui um indiscutível progresso — não obstante — «os erros e as exigências, por parte da Companhia, que se virificaram desde 1881».

Em seu parecer, é preciso, sob o ponto de vista económico, manter o ritmo de desenvolvimento dos serviços ferroviários e portuários de harmonia com os progressos da vastíssima região da India Austral e do nosso próprio território; pelo lado financeiro, impõe-se reduzir ao mínimo os encargos com os capitais investidos e cuidar do equilíbrio das receitas e despesas. — Outras soluções se apresentam também à forma jurídica da exploração: o resgate, em conjunto, do caminho de ferro e do porto de Mormugão; o resgate, em separado, das instalações portuárias; não se fazer resgate mas modificar apenas as condições financeiras dos contratos e reforçar os poderes dos directores-fiscais.

A propósito destas soluções, o sr. Dr. Henrique Cabrita faz este comentário:

«A concessão, como se sabe, foi dada por 99 anos, a começar no início da abertura da linha ao público, facto que se deu em começos de 1888. O preço do resgate total, contando com os capitais, os 10% a mais, e as outras condições respeitantes a material circulante, estações, pertences, etc., nunca seria inferior a £ 2.500.000 ou 2 600.000. Actualmente, o aspecto financeiro do caso é secundário, em virtude da obra de restauração financeira e nonetária operada após 1928-31 e dos avultados créditos retidos em Londres. A quantia citada não chega a 4% do capital da dívida da Grã-Bretanha a Portugal. Portanto, seguindo o exemplo da Argentina, do Brasil e de outros países podíamos facilmente, do ponto de vista financeiro apenas pagar aos accionistas em Londres. Mas, além da exorbitância da quantia, outro problema surge: conviria resgatar? Sabe-se que tanto o caminho de ferro como o porto dependem estreitamente das linhas indianas que servem, a parte austral da península indostânica.»

O mesmo articulista, refere, noutra altura, que a *Compagnie de Mines de Fer*, estabelecida em Goa desde 1910, pretendeu construir um caminho de ferro de 30 milhas que, partindo de Margão, atravessaria Raia e Loutolim, no concelho de Salsete, o concelho de Pondá, até o concelho de Sanguelin, onde está Bicholin. Essa linha, porém, não chegou a construir-se. Hoje, seria mais vantajoso construir uma auto-estrada que ligasse Mormugão a Bicholin. A região mineira, o tráfego do porto de Mormugão, o comércio e a indústria beneficiariam bastante com essa entrada, e criar-se-



Memória de Afonso de Albuquerque, em Nova Goa

-iam condições de vida para milhares de indo-portugueses que emigram para outras terras e países.

Foi após a guerra de 1914-18 que se pensou no estabelecimento de uma zona franca no porto de Mormugão. Criou-se a Comissão de Melhoramentos que levou avante uma notável obra de urbanismo. Apresentaram-se numerosos pedidos para instalação de certas indústrias na zona franca: óleos, sabões, velas, tecelagem de produtos de caixão, cerâmica, vidraria, serração de madeiras, instalações de combustíveis líquidos.

«Mas — comenta o Dr. Henrique Cabrita — os pedidos não foram então apreciados, porque o diploma que organizou a Comissão de melhoramentos levou anos a ser aprovado pela metrópole e logo, pouco depois, estalou a crise económica e financeira do fim da terceira década deste século. A zona franca teve quem a combatesse e empatasse o seu despacho por má compreensão, receios infundados ou mero interesse particular e, no final, não passaram do papel e das boas intenções os esforços feitos para a sua instalação.»

E o sr. Dr. Henrique Cabrita terminou assim o seu notável artigo, insistindo sobre a necessidade de se instalar a zona franca no porto de Mormugão:

Não seria a altura de se insuflar vida séria a tão meritória tentativa? Mormugão entreposto comercial, não é um sonho se quisermos acordar e realizá-lo decididamente.

Em conclusão, parece-nos, que as possíveis soluções deste magno e momentoso problema se devem encontrar como segue:

a) redução das taxas do juro aos níveis normais dos mercados financeiros;

b) reforço dos poderes da Direcção Fiscal de Mormugão;

c) rigorosa e pontual fiscalização das contas da Companhia;

d) criação de um sistema de auto-estradas servidas por modernas e potentes unidades de motor a óleo pesados, entre Margão e Bicholim;

e) instalação de uma vasta zona franca no porto de Mormugão.

Estas providências não serão espectaculares, mas são realistas e possíveis e dentro em pouco haviam de conferir á nossa India melhor posição económica, social e financeira, ao mesmo tempo que aliviarão o Tesouro da Metrópole em algumas dezenas de milhares de libras por ano. E a população da India Portuguesa — e que é o mais importante — teria novas e remuneradoras ocasiões de trabalho. O problema é difícil, dirão alguns; claro, responde-se, se não fosse difícil não seria problema. Mas a bondade da solução compensará de sobra os esforços a realizar.»

O grande Plano de Fomento abrangiu também como não podia deixar de ser, o Estado Português da India.

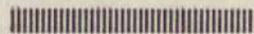
Entre os melhoramentos previstos para o Estado da India figuram 70.000 contos para o porto e caminho de ferro de Mormugão. Será concluído o cais n.º 6 e será adquirido novo material rolante.

Esperemos agora melhores dias e melhor compreensão da União Indiana.



Porto-Borges-Brandy

A Casa da guarda



Conto de JULIÃO QUINTINHA

NÃO tenham dúvida — dizia o prior de S. Teotónio, atulhando a boca engordurada pelo ensopado de borrego, com duas garfadas de alface — não tenham dúvida que o ti Venâncio não deixará de ir para o céu; mesmo eu o recomendarei a S. Pedro. E se os netos de vocemessês alguma vez virem em altar ou nicho um santo corcovado, muito velhinho, de corneta a tiracolo e bandeirola na mão, em ar de quem eternamente espera um comboio, já sabem: é S. Venâncio, padroeiro dos ferroviários...

— E estes que bem precisam de algum santo que por eles peça no Céu, porque os da terra não fazem milagres... — resmungou o sr. Manuel Matias, grevista efectivo e subchefe de Garvão, licenciado e perseguido.

— É ti Venâncio! O *camboio* já passou, estamos à sua espera, *home!*... — gritava de pé, agarrado à borracha, mestre Zé Chacota, bradando pelo velho, que lá continuava perfilado à rés da linha, mesmo depois do comboio passar...

No silêncio do escampado, como que a pacificar as almas, a tarde caía mansamente. E o Sol, qual romântico pintor, fazendo da sua luz suave tinta doirada, ia aloirando as cevadas, colorindo papoilas e trigais, escorrendo em reflexos cor de rosa nos troncos raspados dos sobreirais.

Para as bandas da planície alentejana, na longínqua curva da linha férrea, como apocalíptica cavalgada de ferro, vomitando fogo e fumo, já se sumira o comboio, deixando no rastro o silvo da locomotiva a ecoar nos vales, qual lamento estríduo, rumoroso de saudade, e flocos de alvíssimo fumo esfarapando-se, como *écharpes* de seda, nas estevas e rosmonos da serra.

A quebrar o encantador silêncio daquela tarde azul, de vez em quando apenas se ouvia nas abas da serra o eco dos tiros dalgum caçador.

O tio Venâncio, esmorecido o trepidar da máquina, desceu o valado, entrou em casa a guardar a bandeirola, pegou na enfusinha de água fresca, e foi-se a ter com o bando, que o aguardava, pandegando à sombra dum chaparro, gosando a segunda-feira de Páscoa daquela maravilhosa tarde de Abril.

— Eh! ti Venâncio!!! — E foi um coro festivo para o velho, que já tinha o seu lugar marcado ao pé do moço do prior. Dizíamos que esse raio desse comboio não acabava de passar, *home!*...

— Primeiro as obrigações, primeiro as obrigações — re-darguiu o velho, encolhido num arruçado capote de soldado, as guedelhas muito brancas caindo-lhe em caracóis pelos ombros, o rosto enrugado, e um infantil olhar humilde a esvair-se, desboto, lá longe, sob os carramachões das cabeludas sobranceiras.

E enquanto limpava os beiços aos cotovelos, cevando a barriga da borracha com carrascão que o prior lhe entregara, contente, todos à uma lhe estendiam pedaços do farnel, escancarando os alforjes para que ele escolhesse o melhor petisco, compatível com a arruinada dentadura.

— Já foi tempo!... — dizia o Venâncio, migando miolos de pão no molho dum ensopado — ah! bons tassalhos de presunto, coelhos guisados e fritadas de porco pela matança, no monte do lavrador da Lagoa e em casa do sr. Prior!

Agora contentava-se com o cheiro. E mesmo sentia-se mal da saúde, sem apetite, sentia-se mouco, cego, — nem sabia o que tinha.

Foi uma risota: — «Nem sabia o que tinha!...» O mestre Carlos, ferrador, já entradote na bebida, a cansar, foi-lhe dizendo: — «Não sabe agora o que tem! Vocemecê, pelos modos, queria ser eterno, — com alguns cem anos já...»

O Chacota, judeu, a boca atafalhada com gomos de laranja, acrescentou: — «O meu pai, que Deus haja, dizia que quando nasceu já o ti Venâncio não tinha dentes...»

— Ninguém tem culpa de viver, não é verdade, Venâncio? E velhos são os trapos! rematou o prior, cortando uma alentada fatia de bolo podre que meteu nas mãos trémulas do velho, enquanto fazia o elogio das suas virtudes dizendo que, mesmo velhinho, ele era um exemplo de humildade, cumprindo os seus deveres com devoção, alheio às maldades do mundo, e até mais puro do que alguns que andavam a roçar o coiro pelas sacristias.

Havia quase vinte anos que o prior o conhecia, por vir umas vezes por outras até àqueles sítios, e sempre o encontrara bom velhote, uma linda alma, vivendo isolado e só como puríssimo asceta.

Já não havia muita gente assim!... dizia.

Todos concordavam, e à saúde do ti Venâncio enxugaram um garrafanito de abafado velho, que tinha trazido o prior, acompanhando a rega do mosto doirado com cantigas à guitarra que mestre Carlos dedilhava a primor.

A noite foi descendo brandamente.

Os homens bebiam, fumavam, escutavam o Venâncio, com ternura. E quando o luar apareceu muito no alto, deslumbrante como um vulcão de prata irrompendo das entranhas dos cerros de Saboia, escorrendo no vale um mar de luz, até o prior extasiado, agarrando na guitarra, cantou duas quadras sentidas, enquanto uma lágrima furtiva lhe descia pelo trigueiro rosto — reminiscência talvez dos seus tempos de estudante, mocidade perdida no seminário de Beja, alguma humaníssima paixão que a batina negra amortilhara...

— Até à outra vez, ti Venâncio, até outra vez, e mande dizer à gente quando hajam perdizes.

E lá se foram, depois de muitos abraços no velhote, chalanceando em despedidas alegres, pelo barranco fora, tocando e cantando à luz da Lua, deixando lembranças e saudades.

Gente rude, gente leal! O velho, esse, sozinho à porta da sua casa da guarda, enchendo os olhos da luarizada noite, p'ra li ficou, naquele ermo, fartando a alma de silêncio e solidão.

* * *

Havia muitos anos que vivia em pura soledade.

Passavam-se dias, semanas, meses, que não escutava a palavra de alguém, a não ser o «salve-o Deus» dos malteses ou dos pastores. Desde que começara a construção da linha para o Algarve, que ele vivia por aqueles sítios, primeiro como assentador da via, depois como guarda e ali casara e lhe nasceram filhos.

Bastas vezes os engenheiros o quiseram mandar para outro poiso até com melhoria; mas ele, que tinha amizade àquilo pedia para o não transferirem e, como todos o olhavam com carinho, lá foi ficando na casa da guarda do Carrascal. Era um deserto, porém ele gostava de sentir-se só; e quer chovesse, quer ventasse, sob o frio da geada, ou sob as ardências do Sol, jamais deixara de cumprir o dever, comparecendo com a sua bandeirola ou lanterna, quase convencido, ingenuamente, de que nem o próprio comboio poderia passar sem a sua presença...

Os maquinistas e condutores todos o conheciam, já o tinham como infalível e, ao passarem, afrouxavam a velocidade e davam de vaia ao ti Venâncio, olhando-o com respeitosa ternura.

Mais de meio século de serviço, em que cem mil comboios ali tinham passado, carregados de gente de fortunas, de felicidade, de luz — e o velho tam só, tam pobre, tam triste, tam resignado na humildade e na treva do seu viver!...

Às vezes, quando o Sol abalava por detrás dos cerros, ao fim das tardes esbraseadas, à hora das trindades, sentava-se no poial da porta e ali ficava absorto a ouvir a chocalhada dos gados que desciam dos outeiros, seguidos pelos cães e maiores. E então cismava na melancólica ternura do olhar dos bois e não se fartava de encher os olhos com o chuveiro luzente das estrelas...

Nas imensas noites de Inverno, em que o frio apertava, assentava-se à roda do lume e ali levava, sozinho, horas e horas, a desenterrar lembranças de coisas, tam distantes que dir-se-iam noutro mundo já vividas... E vinham ter com ele, sem o assustar, em visita nocturna, rondas de espectros, sombras, visões amadas:

A mulher, a pobre companheira que se finara, ainda moça, com as malditas febres apanhadas no arroz. O malaventurado filho, que tirara nas sortes o número um e fora para a marinha, vindo a morrer no alto mar, à volta de Macau. E por último, aquela infeliz filha — a sua Bia — mais linda que a flor da

malva, que um dia abalara a servir para Bela, e mais valera ter morrido do que ir parar àquela perdição!...

A princípio ainda chorara na solidade; mas depois afizera-se à vida, e o lume era belo companheiro a quem confiar saudades...

Alta noite, com um frio que cortava, soavam as cornetas, silvava o apito, e ele lá ia, capote aos ombros, lanterna em punho, a ver passar o comboio, onde seguia tanta gente confortada e que tinha família, amor e um lar — gente que nem sonhava as agruras do pobre velho guarda que, enregelado de frio, encharcado de chuva, zeloso de guardar tantas vidas, nem conhecia o orgulho da sua bondade.

E era assim a pobre casa da guarda, enegrecida de fumo, sem um riso de criança, sem o carinho duma mulher.

De vez em quando, aparecia o prior e alguns caçadores. Outras vezes, noite alta, vinham visitas noctívagas e sombrias — vendedores ambulantes, vadios, ladrões — todos batiam à pobre porta, e para todos ele tinha, igualmente, as brasas do seu lume, uma côdea do seu pão, uma lágrima de piedade.

* * *

Pobre ti Venâncio! Há poucos dias quando desceu da serra a boieira de Saboia, estranhou que ele não acudisse à sua canção matinal.

— Ti Venâncio! Eh! ti Venâncio!...

Foi encontrá-lo muito triste e mirradinho, sentado a um canto, apalpando o chão da lareira fria a clamar que via as coisas com uma névoa. Era a velhice, era a cegueira que chegava!...

Súbito, para as bandas da trincheira do túnel uma locomotiva silvou: e o velho, às apalpadelas, aos tropeções, como que a querer rasgar as pastas que lhe enevoavam os olhos, correu para a linha, de bandeirola desfraldada a gritar que queria ver, queria ver o comboio, e a chorar como uma criança — a chorar!...

O maquinista, que já o sabia cego, fez passar o comboio, muito lentamente, para lhe dar a impressão de que ele ainda guardava a linha. E o silvo da máquina, nesse dia, até foi mais melodioso e musical, enchendo o vale de tristeza e de ternura.

(Do Livro «TERRA DE FOGO»)



SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Lda.

III

MATERIAL CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO

===== AÇO NORMAL =====
AÇO INOXIDÁVEL SISTEMA BUDD

III

FORNECEDOR

*Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Dos Caminhos de Ferro de Angola e Moçambique*

AMADORA ===== LOBITO

V I N H O
DE
COLARES
V. S.
VISCONDE DE SALREU

GRANDES CAVES EM COLARES
O MELHOR ENTRE OS MELHORES

**Azeites finíssimos para
CONSUMO E EXPORTAÇÃO**

D. J. SILVA, LDA.
RUA BARATA SALGUEIRO, 15, 1.º — LISBOA
TELEFONE 47154

J. A. Ribeiro & C.^a, Limitada
RIBEIRO OCULISTA

Casa Fundada em 1858



Representantes de:

EMIL BUSCH - Lentes. CHR. BECK -
- Microscópios e Binóculos. COOKE,
TROUGHTON & SIMUS, L.da - Micros-
cópios e instrumentos Geodésicos.
PAUL FUNKE & C.^a - Material para análi-
ses de leite e centrífugas de sedimentação.



Instrumentos Científicos e Vidraria de Laboratório

222 — Rua Áurea, 226 — LISBOA
Rua Eduardo Costa, 65 — C. P. 1934
LUANDA

**COMPANHIA DO CAMINHO
DE FERRO DO AMBOIM**

Concessionária do Estado para a construção
e exploração da linha férrea de PORTO
AMBOIM a GABELA e das instalações
portuárias de PORTO AMBOIM - ANGOLA

*Transporte de passageiros, correio e carga,
servindo a progressiva região do AMBOIM*

*Ligação com a navegação nacional
e estrangeira e com as carreiras aéreas*

Direcção da Exploração:

Porto Amboim — ANGOLA

Caixa Postal n.º 6

Telegramas: VIA FERRO

Sede e Administração:

Calçada de Santos, 19, 2.º

LISBOA

Telefone: 669287 — Telegramas: VIA FERRO

M. D. M. FALCONER, L.^{DA}

Sawmill Owners & Timber Exporters

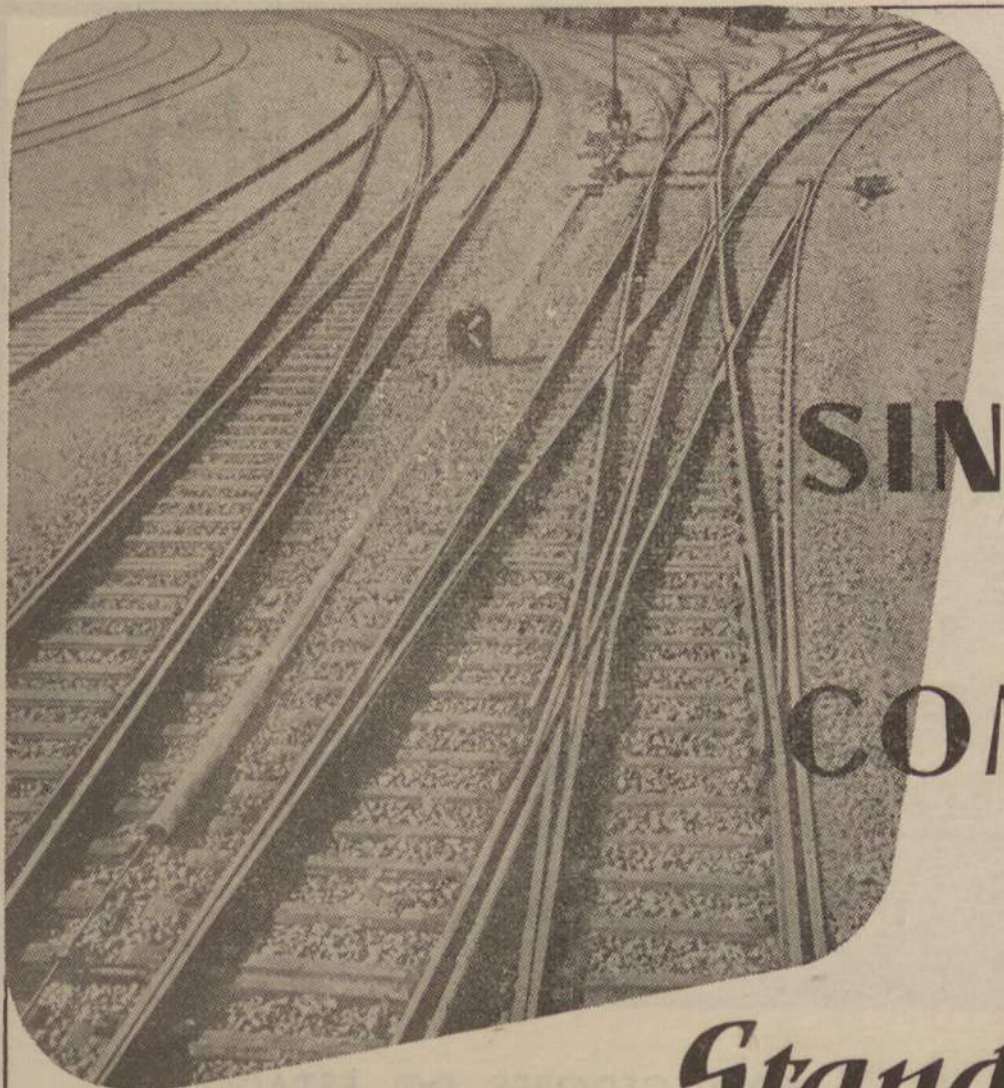


VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO
CURIA, SANTA LUZIA,
MATOSINHOS CARVOEIRO,
BARRAÇÃO



APARTADO 926 — Telegramas: «FALCONER»

LISBOA



O GRUPO DE COMPANHIAS ASSOCIADAS DA
INTERNATIONAL TELEPHONE AND TELEGRAPH
COMPANY, NEW-YORK, LOCALIZADAS NOS ESTADOS
UNIDOS E NA EUROPA FABRICAM E FORNECEM
TODOS OS EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS PARA

SINALIZAÇÃO COMANDO E COMUNICAÇÕES PARA CAMINHOS DE FERRO

SISTEMAS TELEFÓNICOS—«TRAIN DISPATCHING»
SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO E COMANDO
TELEIMPRESSORES, ETC.

Standard Electrica

Representada em Moçambique por
AGÊNCIA MERCANTIL, L.^{DA}
Edifício African Life — Loja N.º 1
Av. Aguiar — Lourenço Marques



AV. DA ÍNDIA LISBOA

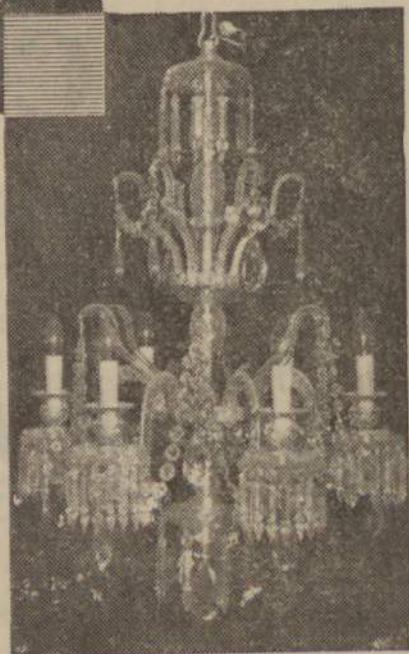
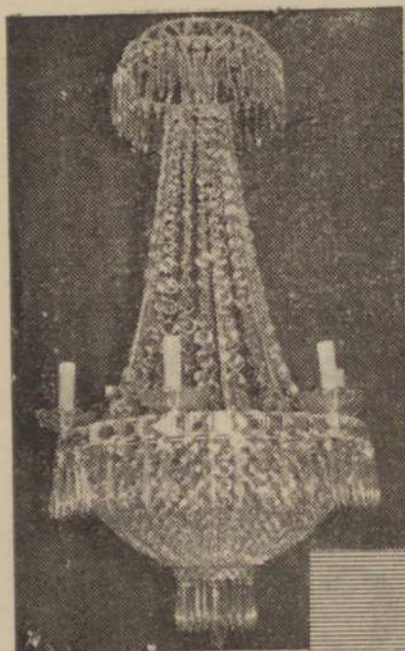
A MELHOR FARINHA EMPACOTADA PARA USOS
CULINÁRIOS, BOLOS E DOÇARIAS, É A DA MARCA

"CAMPINO"

NÃO SE TRATA DE QUALQUER FARINHA EMPACOTADA... MAS SIM DE
UMA FARINHA DE SUPERIOR QUALIDADE
TIPO EXTRA E TIPO ESPECIAL EM EMBALAGENS DE 1/2 E 1 QUILO
TÃO BOA E TÃO BRANCA SÓ DE VILA FRANCA
A FARINHA QUE É RAINHA

À VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS
SOCIEDADE INDUSTRIAL DE VILA FRANCA
S. A. R. L.

AS MAIS MODERNAS INSTALAÇÕES DE MOAGEM DO PAÍS
RUA DOS FANQUEIROS, 38-2.º - TELFS. 27806 E 23830-LISBOA



Antiquária de Portugal, L.^{da}

Fábrica de Lustres de Cristal e Bronze

**O MAIOR STOCK DE LUSTRES
ANTIGOS EM PORTUGAL**

Restauros de Lustres antigos em todos os
Estilos sob a Direcção de Técnico Antiquário

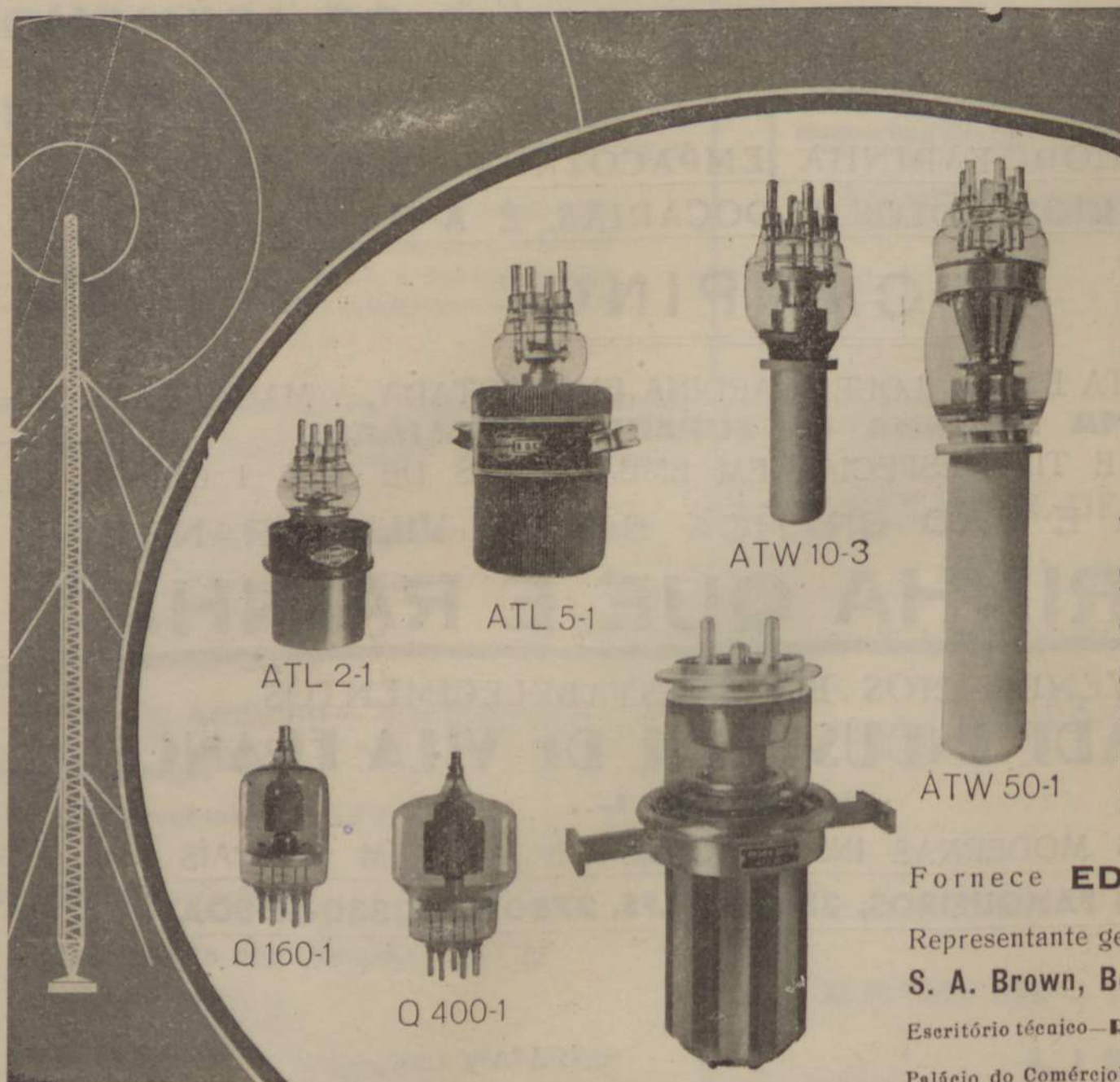
Serpentinas ■ Candelabros ■ Apliques

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. PEDRO V, 69-71 — TELEF. 28178

LISBOA - PORTUGAL



**BROWN
BOVERI**

**VÁLVULAS EMIS-
SCRAS E RECTIFI-
CADORAS**

SEGURANÇA DE SERVI-
ÇO — LONGA DURAÇÃO —
RENDIMENTO ELEVADO
PREÇOS ACESSÍVEIS

Fornece **EDOUARD DALPHIN**

Representante geral da:

S. A. Brown, Boveri & C.^a — Baden-Suíça

Eseritório técnico — R. Sá da Bandeira, 481-2.º Dt.º

Palácio do Comércio) **TELEF. 2 3411 — PORTO**



Vista aérea de Sá da Bandeira

A influência dos Caminhos de Ferro

do Sul de Angola no desenvolvimento
das regiões que têm de servir

Pelo Engenheiro MELO VIEIRA

Vice-Presidente da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento

Com a presença do Chefe do Estado, procedeu-se à cerimónia oficial da inauguração, em 20 de Junho de 1954, dos trabalhos de assentamento da via que ligará, na primeira fase, Sá da Bandeira a Olivença-a-Nova, troço este que se prolongará até à fronteira, passando por Matala, Artur de Paiva e Vila Serpa Pinto, o que permitirá levar o progresso a toda uma imensa região susceptível, com o conjunto hidro-eléctrico que se está erguendo, de se tornar um empório da colonização branca no Sul da Província de Angola, fazendo em larga escala o aproveitamento do rico vale do Cunene e das regiões da sua influência. O Caminho de Ferro do Leste será uma realidade em poucos anos e, com essa realidade, a transformação económica, política e social do sul da Província.

A 23 do mesmo mês, e também com a presença do sr. general Craveiro Lopes, procedeu-se, em Vila Arriaga, à inauguração da nova linha na bitola internacional de África, tendo-se marcado assim um novo passo em frente na valorização deste importante Caminho de Ferro. Com efeito, materializou-se o anseio, julgado irrealizável, da transformação do antigo Caminho de Ferro que foi feito para fins militares, na via de comunicações que há-de contribuir decisivamente para o desenvolvimento do Sul de Angola.

Com essa inauguração as pequenas locomotivas que rebocavam composições da ordem das 120 toneladas, cederam o seu lugar a potentes «Garratts», que passaram a rebocar comboios da ordem das 800 para 1000 toneladas, tendo-se assim transformado por completo uma situação de arranjo, na prometedora e breve certeza de que os Caminhos de Ferro do Sul, pelo moderno material já adquirido e que está em vias de aquisição, serão o pioneiro da grandeza que há-de surgir naquelas paragens.

Feito este breve preâmbulo, vamos dar a palavra ao ilustre engenheiro sr. Melo Vieira, Vice-Presidente da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento. Trata-se de um valioso depoimento, que, por nenhum motivo, podíamos deixar de arquivar neste número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Nos últimos 15 anos — começa por nos afirmar o sr. Engenheiro Melo Vieira — adoptou-se uma política de obras de interesse público, que assenta no princípio de executar, metódica e progressivamente, trabalhos integrados em planos gerais, pré-estabelecidos, correspondendo a programas a realizar em períodos de alguns anos.

Com este objectivo e em relação a Angola, foi publicado, em 16 de Agosto de 1938, o Decreto n.º 28924, que criou um fundo especial, denominado «Fundo de Fomento da Colónia de Angola», destinado a custear as despesas necessárias ao estudo, projecto e execução de obras de fomento. Aparece assim o primeiro plano de Fomento, da autoria do antigo Ministro das Colónias, Dr. Vieira Machado, com um programa de trabalhos a levar a cabo no período de 1938-1945, que compreendia um conjunto de obras de alto valor e influência no desenvolvimento desta Província, entre as quais, e no que respeita ao Caminho de Ferro de Moçâmedes, a substituição do material fixo, alargamento da bitola e rectificação do traçado e prolongamento da linha até Tchivinguíro.

Este diploma, promulgado durante a primeira viagem presidencial a Angola, do Senhor Marechal Carmona, fixa as normas de aplicação das receitas consignadas à execução do plano aprovado e cria o organismo — «Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola» — a quem cabe a gerência, administração e superintendência na realização das obras constantes do plano de fomento. A comissão Administrativa — a CAFFA — é presidida pelo Governador Geral de Angola e mais tarde, em 1940, dotada de um vice-presidente.

A segunda grande guerra, pelo ambiente próprio e pelas dificuldades que criou e seus reflexos no nosso País, não permitiu que o plano tivesse inteiro cumprimento, nem consentiu que algumas das obras previstas tivessem o desenvolvimento desejado.

Assim sucedeu em relação às obras do Caminho de Ferro de Moçâmedes a que a impossibilidade de aquisição de apetrechamento, máquinas, etc., fez reduzir o rendimento esperado e não consentiu que se iniciasse o assentamento da nova bitola por não ser possível adquirir material circulante e de via, o que também não permitiu iniciar-se o prolongamento previsto.

Mesmo assim, dos 267.392 contos previstos nos orçamentos referentes ao período 1939-1945, despenderam-se 151.477 contos, dos quais 23.606 com os trabalhos do Caminho de Ferro de Moçâmedes, onde se fez o alargamento da plataforma para a nova bitola e rectificação do traçado de Moçâmedes ao quilómetro 173 e do quilómetro 205 a Sá da Bandeira, incluindo obras de arte, instalação do pessoal, etc.

A este primeiro plano de fomento segue-se um segundo, aprovado pela Portaria Ministerial n.º 9, de 23 de Outubro de 1945, da autoria do então Ministro das Colónias, Dr. Marcelo Caetano.

Este diploma remodela a constituição da Comissão Administrativa, presidida pelo Governador-

-Geral, fixa as suas atribuições e estabelece os princípios e normas da administração do Fundo de Fomento de Angola que passa a gozar de autonomia administrativa e financeira, o que lhe deu maleabilidade, razão fundamental de sua eficiência.

Neste quinquénio despenderam-se 520.636 contos, dos quais 77.100 contos com os trabalhos em curso no Caminho de Ferro de Moçâmedes, onde se concluíam as pontes sobre os rios Bero e Giraúl e respectivas variantes de acesso e ainda o primeiro troço da linha do Sul, de Sá da Bandeira à Chibia.

Concluído o quinquénio 1946-1950, é aprovado pelo Decreto n.º 38.322, de 5 de Julho de 1951, um novo plano de fomento, no montante de 1.300.000 contos, da autoria do actual Ministro do Ultramar, Senhor Comandante Sarmiento Rodrigues, muito mais vasto, abrangendo novas realizações a levar a efeito num novo período de cinco anos, no qual aparecem verbas novas destinadas ao estudo e aproveitamento hidroeléctricos e de hidráulica agrícola nos rios Cuanza, Bengo e Cunene; avultadas importâncias para caminhos de ferro, portos o aeródromos e seu equipamento; estudos, projectos e realizações de obras de colonização, etc.

Na vigência deste plano e durante os primeiros três anos, de 1951 a 1953, despenderam-se já 663.828 contos, dos quais 152.463 contos com os trabalhos em curso no Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Quer dizer, da importância global despendida por conta do Fundo de Fomento de Angola, que totaliza 1.335.941 contos, as obras do Caminho de Ferro de Moçâmedes, absorveram 253.168 contos, o que representa 19% da despesa total.

Em 1953, a Lei n.º 2.058 promulga as bases para a execução do Plano de Fomento Nacional para o período de 1953-1958.

No que respeita à Província de Angola, algumas obras que estavam previstas no plano de fomento, em execução, passaram para o plano de Fomento Nacional. Neste plano prevêem-se obras novas, como por exemplo o Caminho de Ferro do Congo; rega e enxugo do vale do Cunene e preparação de terrenos para instalação de colonos, seu transporte e assistência técnica e financeira.

A partir do segundo semestre de 1953, deixa a Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola de interferir nas obras que foram integradas no Plano de Fomento Nacional, mas as circunstâncias aconselharam aproveitar dos ensinamentos, da prática e das vantagens de um organismo em plena eficiência e as Brigadas de Estudos e Construção, passaram quase todas à dependência daquela Comissão Administrativa.

Para as obras deste Caminho de Ferro, liquidou a Fazenda, por conta do Fundo de Fomento Nacional, no segundo semestre de 1953, a importância de 78.305 contos e cativou nesse ano e em



Comandante Sarmiento Rodrigues

1954 quantias que excedem já a centena de milhar de contos.

A despesa feita, pois, com a reconstrução, renovação e prolongamento deste Caminho de Ferro, desde o início dos trabalhos até agora, atinge já a elevada cifra de 331.473 contos.

Estes números e as considerações feitas, a que omiti, para me não alongar demasiadamente, indicações e dados de quantidades de trabalho e outros elementos técnicos, aliás muito expressivos, dão uma ideia do valor da obra formidável levada a cabo.

A Comissão administrativa do Fundo de Fomento, a quem coube sempre e cabe a responsabilidade, orientação e administração dos planos aprovados e obras empreendidas, e às Brigadas de estudos e construção que as executaram, pertence justamente o direito de se orgulharem da obra realizada.

E assim se transformou a linha de bitola estreita, que muitos ridicularizavam, e cuja construção e avanço se fez por difíceis arrancadas, como se conclui da história deste Caminho de Ferro que sucintamente se resume:

Os estudos iniciados em 1888, só se tornaram realidade pela publicação do Decreto-Lei de 27 de Maio de 1905, iniciando-se os trabalhos em 28 de Setembro; em 1912 está a linha em Vila Arriaga; quatro anos depois chega à Húmbia. Em 1917 abre-se à exploração o primeiro troço até ao quilómetro 67 e aqui fica até 1923.

Em 31 de Maio de 1923, é, finalmente, inaugurado o último troço e a linha chega a Sá da Bandeira.

Com o objectivo de prolongar a linha para o Sul, passando pela Humpata, fizeram-se nesta data estudos e começou a construção da plataforma, que não chegou a ser aproveitada.

Em 1929 e 1930 uma brigada estudou um novo traçado directo para a Chibia, que veio mais tarde a ser adoptado.

Finalmente em 1939, depois da aprovação do primeiro plano de Fomento, começam, em 15 de Março, os trabalhos que constituem a reconstrução do Caminho de Ferro, que deste então está em plena execução.

Em 26 de Julho de 1940 iniciaram-se finalmente os trabalhos de prolongamento da linha na direcção Sul. O primeiro troço, Sá da Bandeira-Chibia, na extensão de 51 quilómetros foi inaugurado em 18 de Outubro de 1949 e, em 28 de Maio de 1953 a linha atinge Chiange (Gambos) completando-se assim o segundo troço, que mede 72 quilómetros.

Entretanto para conclusão dos trabalhos do



Capitão Silva Carvalho

alargamento da plataforma e rectificação do traçado feitos por administração directa, abrem-se dois concursos para as empreitadas da construção das pontes sobre os rios Bero e Giraúl, variantes de acesso e regularização das margens, adjudicado em 2 de Setembro de 1948 e concluída em 1950, e para a construção da variante da Serra da Chela, adjudicada em 8 de Outubro de 1948, concluída em 15 de Novembro de 1952.

Simultaneamente, estuda-se e constrói-se, por administração directa, o primeiro troço da linha do Leste, de Sá da Bandeira-Olivença-a-Nova, na extensão de 59 quilómetros.

Concluídos os estudos dos 2.º e 3.º troços, na extensão de 120 quilómetros, de Capunda até Quipungo e Matala, é aberto o concurso para a sua execução por empreitada, que foi adjudicada em 23 de Dezembro de 1952.

E os estudos prosseguem: uma vez terminados os do 4.º troço — Matala-Vila Artur de Paiva — na extensão de 151 quilómetros, novo concurso se realizou e adjudicou.

Estão já em curso os estudos para um novo troço desta linha, Vila Artur de Paiva-Vila Serpa Pinto, de que já se fez um primeiro reconhecimento até ao Posto de Chuci cerca de metade da extensão. E estamos certos que com a mesma persistência se prosseguirá até final.

A aquisição de material fixo e circulante, no qual tanto se empenhou Sua Excelência o Ministro do Ultramar de então, e as oportunas medidas por ele tomadas, permitiram intensificar, a um ritmo verdadeiramente extraordinário, o assentamento da nova linha na bitola internacional de África, no troço Moçâmedes Vila Arriaga, numa extensão de 169 quilómetros.

Dentro de poucos meses as «Garratts» chegarão a Sá da Bandeira e breve os seus silvos serão ouvidos nas margens do Cunene, quando ali chegar a linha.

E assim o Caminho de Ferro de Moçâmedes, começa a sua caminhada final para atingir o seu objectivo máximo: valorizar as terras do extremo Sul da Província e dar aos territórios vizinhos e amigos a via mais rápida e fácil, para o dreno dos seus produtos para o mar, através do Porto de Moçâmedes, outra realidade, em execução.

No plano grandioso das obras em curso, nesta Província, merece relevo especial esta, que compreende um conjunto de trabalhos que qualquer deles, por si só, seria suficiente para consagrar quem a tornou possível.

É de todos sabido e reconhecido o interesse e carinho que Sua Excelência o Ministro do Ultramar, Comandante Sarmento Rodrigues, pôs na execução dos planos de obras da Província e muito especialmente das que se referem a portos e a Caminhos de Ferro.

Só esse interesse e carinho, aliados a uma tenacidade e persistência invulgaes, de quem vive os problemas em causa, permitiriam que as obras atingissem o desenvolvimento que as aproxima da sua finalidade.

E isto é mais que suficiente para as gentes desta terra, usufrutuária das obras empreendidas, mostrarem todo o seu reconhecimento e gratidão a Sua Excelência.

Mas por muito grande que fosse o interesse do Governo Central, por muitos que sejam os elementos de trabalho, esta obra não teria sido realizada com o ritmo verificado, com tão grande oportunidade, se Angola não tivesse a governá-la o Capitão Silva Carvalho, que com o seu dinamismo galvanizante de energias, exemplo de tenacidade, interesse e dedicação, não tivesse pela sua constante acção e intervenção tornado possível e facilitado a execução desta obra, que é uma parte do tanto e tanto que nesta Província se está fazendo.



Romagem ao Quicombo

Por Tomás Vieira da Cruz

*Vinham de toda a parte estes romeiros,
em procissão de imagens quase santas;
e os de mais longe foram os primeiros*

*que chegaram à grande romaria...
As léguas caminhadas eram tantas
que a distância é um pranto de alegria!*

*Vinham de Seles e do Amboim do norte
os homens brancos e de negra cor
que servem Portugal até à morte.*

*Vinham do rio Longa e da Quissama
todos que têm por lá seu grande amor
à santa da Muxima que os inflama,
em fé ardente, e crente, e milagrosa.
Vinham os Sobas de passadas guerras
com sua corte altiva e caprichosa;*

*E moças lindas, cor da noite escura, —
negras flores do exílio em que te encerras,
ó minha Angola imensa, ó formosura!*

*E bandeiras daquelas mais festivas,
certo dia tornadas prisioneiras.
ali regressam livres e altivas.*

*Quando Elas passam, com seu ar contente,
batem palmas as palmas das palmeiras,
e o Sol, subindo alto, é mais ardente!*

.....

*Diz a missa o mais velho missionário
sobre um altar de pedras carcomidas,
que são da fortaleza o breviário.*

*Numa aliança de sangue, as lindas flores
de duas raças, por amor unidas,
olvidam os passados dissabores*

*nesta Terra Africana, — a bem amada —
que Salvador Corrêa restaurou
em luta ardente, forte, ilimitada!*

.....

*Paira no ar uma oração fremente,
e um poeta que nunca mais voltou,
erguendo a voz, cantou humildemente:*

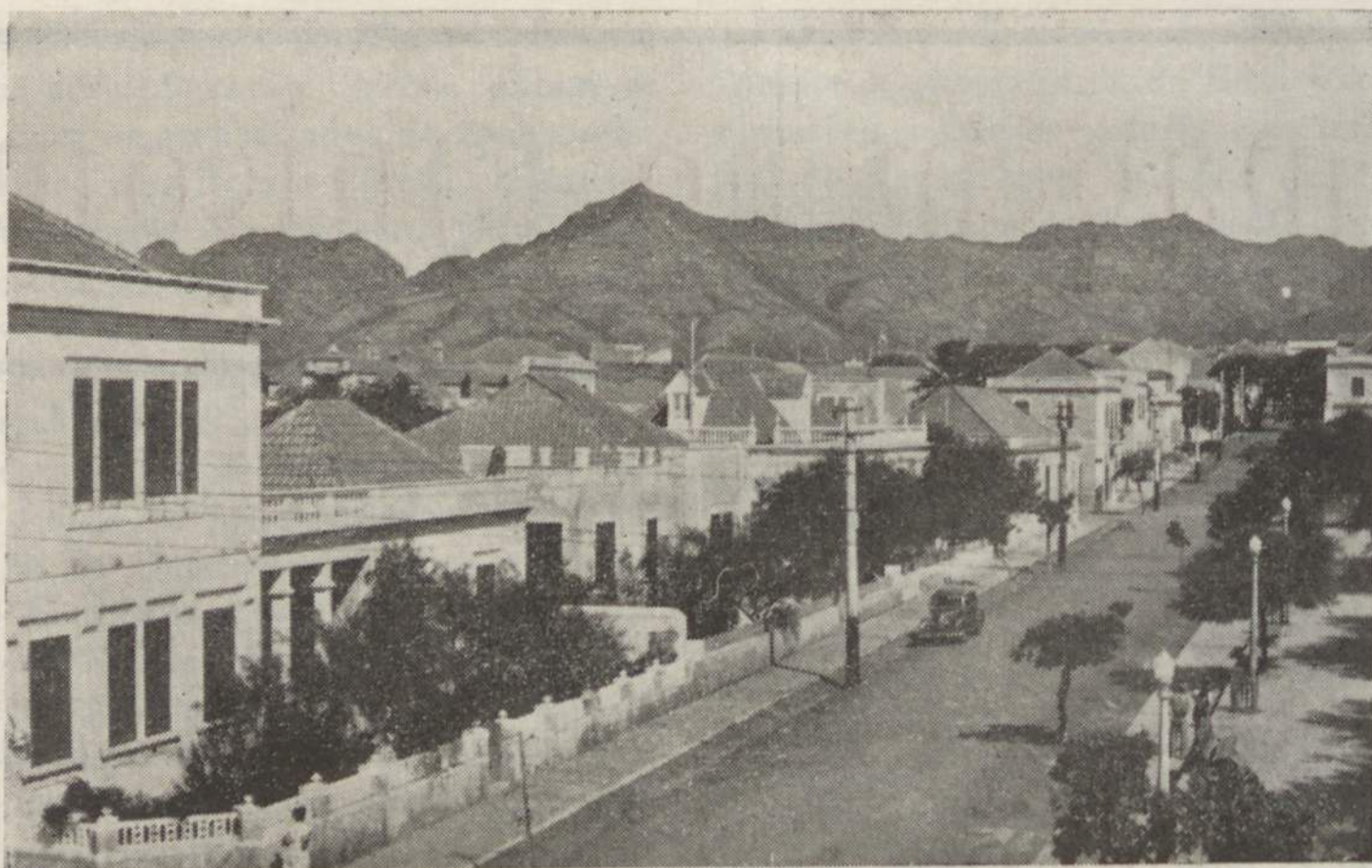
*Por obra e graça da divina glória,
que mais além da vida aconteceu,
Quicombo é um padrão da nossa história,
que a nossa gente em devoção ergueu!*

*Gritai, clarins da fama e da vitória,
rezai preces de amor por quem morreu,
dando valor a quantos, de memória,
dizem seus nomes altos como um céu!*

*E Tu, ó grande mar das caravelas
e dos naufrágios conduzindo as velas
que aportaram, gloriosas, no teu fundo,*

*ergue-te ao alto da torre de menagem
e ensina à voz do vento esta romagem
para que o vento a leve a todo o mundo.*

Nota da Redacção — Salvador Corrêa, o restaurador de Angola, partiu do Rio de Janeiro para Quicombo, em 1648; mandou construir fortins e continuou a viagem até Luanda onde venceu os holandeses no dia 15 de Agosto. Nossa Senhora estava por nós e o Brasil também!



Avenida Júdice Biker, na cidade do Mindelo (S. Vicente), do Arquipélago de Cabo Verde

CABO VERDE

O Arquipélago de Cabo Verde compõe-se de dez ilhas e cinco ilhotas, repartidas em dois grupos: Barlavento e Sotavento. Foi pela ilha de São Tiago que, em 1462, começou a colonização portuguesa. Devido à sua excelente posição geográfica, esta e outras ilhas do arquipélago, todode origem vulcânica, serviram de ponto de refresco para as armadas que, saídas do Tejo, levavam destino para a África, Índia e Brasil. Em Cabo Verde plantou-se, primeiro do que na Madeira, a cana de açúcar.

Entre os portugueses que fundaram a mais antiga povoação de São Tiago — a Ribeira Grande, figuravam fidalgos de alta estirpe. Ainda hoje, nas suas ruínas vêem-se restos de brasões e pedras com brasões inteiros, a testemunhar um passado de grandeza.

S. Tiago é a maior das nove ilhas habitadas, com 991 km., e foi também a primeira a ser descoberta pelos navegadores Diogo Gomes, português, e António de Nola, genovês, ambos ao serviço do Infante D. Henrique. Posteriormente foram descobertas as restantes ilhas de Maio, Boa Vista, Sal, Fogo, Santo Antão, S. Vicente, Santa Luzia, S. Nicolau e Brava.

Aos descobridores era-lhes dado, como recompensa, o governo ou capitania das ilhas, assim como se lhes atribuíu o encargo de as povoar. O povoamento destas ilhas foi feito com indígenas da Guiné e casais europeus de Portugal, daí resultando um novo tipo de mestiço.

O arquipélago, recentemente valorizado com a construção, na ilha do Sal, do aeroporto dos Espargos, a que se seguirá, pelo Plano de Fomento, a construção do porto grande de S. Vicente, vai ver beneficiados também outros portos, sendo os mais importantes os da Praia, na cidade da Praia, capital do

arquipélago, e Tarrafal, ambos na ilha de S. Tiago, e a baía da Murdeira, na ilha do Sal. Os portos secundários, que vão ser igualmente beneficiados são os seguintes: Sal-Rei, na ilha da Boavista; Fajã de Água e Furna, na ilha Brava; S. Filipe,



Um trecho do Jardim Público da cidade da Praia

Mosteiros e Alcatrás, na ilha do Fogo; Inglês, na Ilha de Maio; Pedra de Lume, na Ilha do Sal; Ribeira da Barca, Pedra Badejo, Sete Ribeiros e Calheta de S. Miguel, em Santiago. Tarrafal de Monte Trigo, Porto Novo, Porto do Sol, Paúl, Janela e Cruzinha, em Santo Antão; e Preguiça, Tarrafal, Caniçal e Barril, em S. Nicolau.

O porto Grande de S. Vicente, considerado um dos melhores portos naturais do Atlântico, é constituído por uma extensa baía de 700 hectares; tem a forma de um semicírculo, com uma abertura de 3.600 metros. Na sua frente, a ilha de Santo Antão proporciona-lhe as suas excelentes condições de segurança.

Arquipélago de natureza vulcânica, o vulcão da ilha do

Fogo é agora o único que, de vez em quando, desperta da sua aparente inactividade. A sua erupção, em 1857, foi terrível e causou prejuízos devastadores. Em 1951, voltou o vulcão a manifestar-se, felizmente, porém, com menos intensidade.

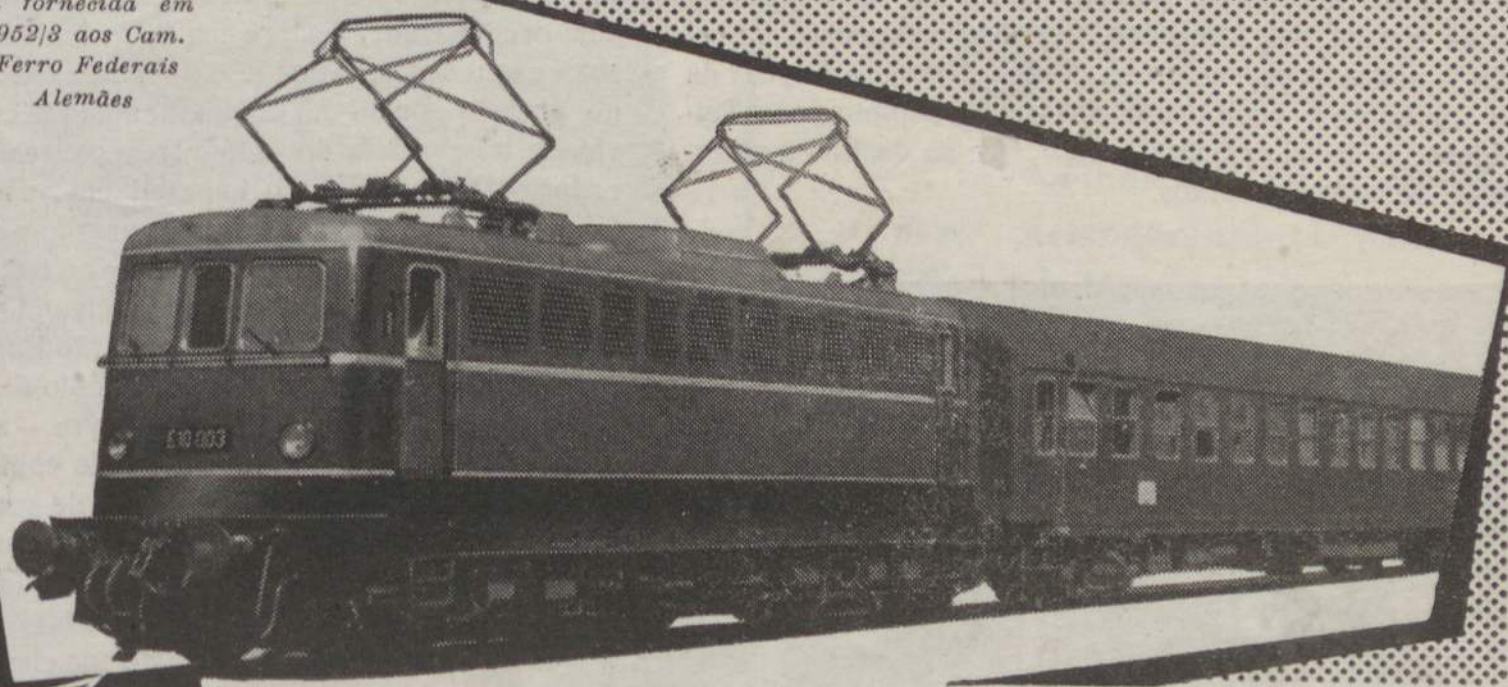
Algumas povoações de Cabo Verde oferecem aspectos curiosos, típicos, de grande interesse, assim como quase todas as ilhas são dotadas de belezas naturais empolgantes. A cidade da Praia, capital do Arquipélago, na Ilha de S. Tiago, que possui excelentes edifícios; a Vila da Nova Sintra, na Ilha Brava, verdadeiramente encantadora; e a Vila da Ribeira Brava, na Ilha de S. Nicolau, deixam as melhores impressões em quem as visita.



Um edifício moderno na Cidade da Praia onde está instalado o Rádio Clube de Cabo Verde

HENSCHEL

*Locomotiva eléctrica
fornecida em
1952/3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães*



Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

GUINÉ

BISSAU, capital da Guiné, desde 1951, cresce e transforma-se a olhos vistos. Nada, hoje, lembra nela o velho Bissau, de construções que eram, geralmente, pobres e feias. O velho Bissau do século XVI, que é quando se regista a presença, ali, dos primeiros portugueses, está a desaparecer, felizmente.

Do passado, isto é, desde Julho de 1775, ano em que ficou concluída, resta ainda, altaneira e soberba, a fortaleza que D. José I mandou construir.

Bissau está edificando novos bairros residenciais, comerciais e industriais e precisamente nos dois lados da larga avenida que vai do monumento a Nuno Tristão até ao Palácio do Governo, estão-se erguendo lindas vivendas particulares. Perde-se, por vezes, a noção de que se está numa terra tropical, tão esplendidamente europeus são os novos prédios e os estabelecimentos comerciais. Cafés, cervejarias, pastelarias e casas de chá testemunham o alto nível social da população citadina.

A Guiné recebeu, em Maio de 1955, a visita do Sr. General Craveiro Lopes. Era a primeira vez, na sua vida histórica, que aquela província recebia um chefe da Nação. Por isso, foi enorme o júbilo de todos os portugueses, brancos e de cor, tendo ficado o dia 2 daquele mês como uma das datas mais festivas da Guiné. A cidade de Bissau, engalanada, encheu-se com grupos ruidosos e alegres de indígenas, vindos do interior, acompanhados dos seus chefes ou régulos. Os seus cantares característicos bem como a sua música original encheram e atroaram os ares. No entanto, o espectáculo foi belo. Por ele se ficou a saber como todos os portugueses da Guiné se sentem orgulhosos da pátria comum.

A visita do Chefe do Estado teve a consagração às inaugurações do novo aeroporto, no próprio dia da sua chegada à Guiné; da Escola das Missões Católicas Portuguesas, à qual foi dado o nome da esposa do sr. general Craveiro Lopes; da estátua do heróico pacificador da Guiné, capitão João Teixeira Pinto; e do «Lar Santa Isabel», que se destina a albergar velhos de ambos os sexos.



Uma interessante rua da vila de Farim

Bolama, que foi capital da Guiné, possui excelentes edifícios, num dos quais, será, possivelmente, instalada a Escola de Artes e Ofícios.

O Chefe do Estado, depois da sua visita a esta cidade, inaugurou, em Bafatá, sobre o rio Geba, uma magnífica ponte, à qual foi dado o nome de «Ponte de Salazar».



Aero-gare de Bissau

Não foi muito fácil a ocupação e a pacificação da Guiné. O ilustre brasileiro Gilberto Freyre, que visitou esta nossa província, escreveu o seguinte que extraímos do seu livro *Aventura e Rotina*:

«Tão difícil foi essa ocupação que na Guiné até os Jesuítas, persistentes e metódicos, chegados a estas terras depois dos Franciscanos sempre um tanto boémios e românticos nas suas empresas de catequese, falharam. Abandonaram a Guiné no próprio século XVII, que foi ainda século heróico na actividade missionária dos admiráveis padres da Companhia. E o próprio D. João V, tão imperial em sua maneira de ser rei, desprezou a Guiné, deixando arruinar-se o forte de Bissau. Só o de Cachéu resistiu melhor ao tempo, útil como foi aos interesses escravocratas da Companhia, não de Jesus, mas do Comércio do Maranhão e Grão Pará.

«De modo que a rigor a colonização sistemática da Guiné, — continua Gilberto Freyre — só começou nos primeiros anos deste século, tendo cabido a um homem de armas, Teixeira Pinto, a tarefa de consolidar aqui contra indígenas insubmissos o domínio lusitano, também por mais de uma vez disputado ou desrespeitado por ingleses e franceses. Mas antes de Teixeira Pinto, outro homem bravo este de cor que, a despeito de ter chegado ao Governo da Guiné, a si próprio se chamava «obscuro e escuro português», deu-se de tal modo a esta terra e de tal modo a serviu com o seu ânimo de súbdito não só fiel como entusiástico e até ferveroso a Portugal, que depois dele dificilmente poderia a Guiné ter deixado de ser o reduto de lusitanidade, que é hoje, neste trecho duro e cru da África. Refiro-me a Honório Barreto».

Prosseguindo, o ilustre brasileiro presta homenagem a outro notável governador desta província:

«Teria a] Guiné depois de Teixeira Pinto bons administradores empenhados na obra difícil de sistematização do esforço colonizador de Portugal nesta parte da África. Nos últimos anos destacou-se um homem de Trás-os-Montes e, por conseguinte, tenaz no agir e duro no querer, que soube lançar nestas terras africanas novas e agudas lanças: o Comandante Sarmiento Rodrigues».

Já agora que trouxemos para aqui um depoimento de Gilberto Freyre, vamos novamente respigar do seu excelente livro — *Aventura e Rotina* — uma página curiosa, bem humorada, acerca das danças dos negros da Guiné e dos pequenos pés dos bailarinos. «Pés pequenos, longos, nervados. Bem definidos nas suas curvas».

«Os pés do europeu são, de ordinário, só para caminhar; e os do europeu rico quase não caminham: apenas sustentam ou completam o corpo. Os do africano — e não apenas os da africana — até caminhando parecem dançar. (Um amigo recorda-me a propósito Baudelaire: *Même quand elle marche on dirait qu'elle danse*). Daí, talvez, serem pés de bailarinos, ao lado dos quais os de lordes ingleses, comendadores italianos, membros da Academia Francesa, generais alemães, milionários americanos, talvez se achatassem todos em caricaturas, se fossem submetidos a um exame de antropologia estética, de acordo com os próprios padrões europeus ou eugénicos.

«Venho deliciando-me em observar, nas muitas multidões de negros — negros pretos e fulos — que tenho visto dançar na Guiné, não só esses pés nervados de dançarinos russos —

que em alguns indivíduos correspondem, aliás, a feias cabeças de velhos amacacados ou de mulheres parecidas com mouras — tortas — como cabeças que, tanto quanto os pés, nos comunicam às vezes uma tal impressão de dignidade, de fidalguia, de elegância, que nos imaginamos entre verdadeiros grandes, não só da Espanha como da Espécie Humana. Cabeças que me lembram as de aristocratas da Europa, dos Estados Unidos, do Brasil: aristocratas pela estirpe, pela inteligência, pela bravura, pelo saber, pelo génio, pela santidade. Anoto algumas, sob a impressão imediata das semelhanças mais fortes: a de um fulo anguloso e barbado, perfil ao mesmo tempo de polichinelo e de faraó, que recorda certos retratos de Disraeli; a de outro, também, fino, anguloso, alto, a quem pouco falta para parecer um perfeito Lord Halifax, apenas disfarçado em negro; a de um terceiro, dentuço e de óculos, que quando ri é um Woodrow Wilson exacto; a de certo velho meio curvado, mas ainda elegante de corpo, com uns olhos ao mesmo tempo de santo e de sábio, que lembra o Cardeal Mercier. Anoto ainda um Palmerston, um Zacarias de Góis e Vasconcelos, um Visconde do Rio Branco, um Marcondes Filho, uma Laurinda Santos Lobo, mais de um Augusto Frederico Schmidt, uma Mrs. Roosevelt. Fantasias de escritor que desde a mocidade se serve, na sua literatura, dos seus estudos de antropologia, como outros, dos seus conhecimentos de medicina».

As obras e os melhoramentos que, nestes últimos anos, se têm realizado na Guiné, têm contribuído bastante para a valorização desta importantíssima parcela do Império Português.



— SYDER, LDA. —

SABÕES

CRISTAIS DE SODA

SABONETES «CANÁRIO»

e «CANTOL»

S O L

A melhor e mais conhecida
pasta desengordurante para
toda a classe de limpeza

TRIOL

O mais antigo e acreditado detergente

Lava e limpa com menos trabalho que o sabão

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

RUA DE S. BENTO, 634

(Ao Largo do Reto) — LISBOA

Telef. 660675

Teleg. SYDER

S. Tomé e Príncipe



Um belo tipo de rapariga indígena

AS duas ilhas de S. Tomé e Príncipe, a 150 Kms de distância uma da outra, foram descobertas em 1470 e estão situadas em plena zona do Equador, no grande golfo da Guiné, entre os paralelos $0^{\circ} 1'$ de latitude Sul e $1^{\circ} 45'$, a Leste de Greenwich, e pelo forte de S. João Baptista de Ajudá, minúsculo enclave na costa do Dahomé. A linha do Equador passa ao Sul do extremo meridional de S. Tomé, justamente sobre o ilhéu das Rolas.

O clima destas ilhas, devido à sua situação geográfica, é equatorial, quente e húmido nas zonas baixas e costeiras. A temperatura baixa, porém, acima de 300 metros de altitude, registando-se médias de 14° , e até de 4° , para além dos 100 metros de altura.

Tem duas estações bem definidas: a quente, ou das chuvas, de Outubro a Junho; e a seca, de Junho a fins de Setembro. Esta última é a melhor, a mais aprazível estação do ano.

A Ilha de S. Tomé é a maior desta nossa província ultramarina: tem cerca de 857 Kms² de superfície. A sua maior altitude é de 2023 metros. A Ilha do Príncipe tem 114 Kms² de superfície e os seus montes mais altos são da ordem dos 1000 metros.

A população destas duas ilhas, de terra fértil e de vegetação luxuriante, como todas as terras quentes e húmidas, anda à roda de 61 000 habitantes, dos quais 57.000 negros, 1000 brancos e 300 mestiços.

O Governo da Província tem a sua sede na cidade de S. Tomé, na baía de Ana Chaves, havendo dois concelhos, um, nesta ilha e outro na ilha do Príncipe.

Os principais pontos desta Província são a baía de Ana Chaves, na ilha Maior e o de Santo António, na Ilha do Príncipe. As comunicações aéreas fazem-se pelos dois aeroportos existentes em cada uma destas ilhas.

As duas ilhas são muito produtivas, baseando-se na exploração agrícola a sua vida económica. Os seus principais produtos são o café, o cacau, o coconote, a copra, óleo de ricino, purgueira, cola, baunilha, cana de açúcar, sendo também importante a produção de madeira. As suas casas agrícolas têm o nome de roças, existindo mais de 140 em S. Tomé e 8 na Ilha do Príncipe.

Estas ilhas têm encanto e grande interesse turístico. O ilustre escritor brasileiro, Dr. Gilberto Freyre, que percorreu, há 5 anos, o nosso Ultramar, a convite do então Ministro sr. comandante Sarmiento Rodrigues, visitou também S. Tomé e Príncipe. Essa visita constituiu para o ilustre hóspede de Portugal uma surpresa e uma revelação.

Eis como, no seu livro «Aventura e Rotina», editado em Lisboa por «Livros do Brasil, Limitada», Gilberto Freyre descreve a sua chegada a S. Tomé:

«Chego a São Tomé, de vapor: de barco, como dizem os portugueses. Vem receber-me o Governador de S. Tomé e Príncipe, Comandante Carlos Gorgulho. Tenho a impressão de um português com alguma coisa de espanhol; de um brasileiro do Rio Grande do Sul com alguma coisa de espanhol — americano, à maneira dos Flores da Cunha, dos Luzardos, dos Gaúchos mais enfaticamente gaúchos.

«Recebe-me o Comandante Gorgulho com aviões a jogarem flores sobre a lancha que nos traz do navio à ilha; com as tropas formadas no cais; com as crianças das escolas também formadas brilhantemente: crianças de todas as cores».

Páginas adiante, o escritor faz deste modo o elogio do Comandante Gorgulho:

«Entusiasta da aviação, já dotou São Tomé de um bom aeroporto; de hospitais; de escolas; vem pavimentando ruas; construindo casas para operários; higienizando a cidade. E já levantou um hotel que, não sendo de luxo, é tão simpático e confortável que parece um convite a longo e doce repouso no meio dos melhores encantos tropicais».

Não escaparam à observação de Gilberto Freyre certas semelhanças entre o Brasil e S. Tomé:

«Houve até quem voltasse do Brasil para estabelecer-se em S. Tomé: ilha por algum tempo muito em contacto com a América Portuguesa. Quase baiana. Mais de um «brasileiro», branco ou de cor, trouxe para esta ilha, que lembra em tudo o Brasil, a sua experiência luso-americana. Há quem encontre, nos nomes de alguns dos seus rios, sabor distintamente brasileiro: Água Grande, Ió Grande, Água Izé».

Mais adiante escreve:

«Para parecer-se em tudo com o Brasil, São Tomé esteve por algum tempo sob o jugo holandês. E quem a libertou dos chamados flamengos, foi o alcaide-mor do Rio de Janeiro, depois governador de Angola, Salvador Correia de Sá».

São ainda do eminente sociólogo brasileiro estas palavras:

«Como paisagem, São Tomé é um regalo para os olhos dos voluptuosos da natureza tropical, do mesmo modo que os bombons feitos com o seu cacau são uma delícia para o paladar dos gulosos para quem este mimo dos trópicos é quase o próprio maná. O chocolate, o café, as bananas tornam São Tomé e Príncipe ilhas famosas no mapa da glotonaria».

Não só no mapa da glotonaria, mas também no mapa do turismo devem figurar estas duas lindas ilhas portuguesas.

MACAU

MACAU, situada na Costa da China do Sul, é uma província do Império Português constituída pela península de Ngaoman e pelo arquipélago vizinho de seis ilhas e ilhéus. Esta península, com a superfície de 5 quilómetros quadrados e 422 metros é quase inteiramente ocupada pela cidade e nesta vivem 240 mil habitantes, dos quais 4.500 europeus, na sua maioria portugueses. As ilhas ficam ao sul da cidade, tendo as duas de Taipa a superfície de 3 quilómetros quadrados e 478 metros e a de Coloane 6 quilómetros quadrados e 615 metros. Ao todo, 15 quilómetros quadrados e 515 metros. As restantes três ilhas, que já foram nossas e se encontram ainda em litígio com o Governo da China, são a Sotera ou da Lapa; a Macaura ou de D. João; e a Taivon-Cam ou da Mantanha.

Macau é a terceira cidade, em população, de todo o Império português. O número dos seus habitantes, que era, em 1910, da ordem dos 49.379, passou para 212.225 em 1939. A população chinesa domina a população portuguesa, mas todas

vivem em paz, e desde longa data filantropos chineses distribuem generosa e largamente subsídios pelas instituições portuguesas de assistência, sobretudo hospitais. Esses Chineses, por sua generosidade espontânea, não podem ser considerados estrangeiros, mas nossos amigos e colaboradores preciosos. De facto, assim são todos eles considerados e estimados.

São altos tanto o nível de vida como o nível cultural nesta formosa e típica cidade. Entre os macaenses, isto é, os portugueses ali nascidos, não existem analfabetos, como não existem igualmente entre os chineses, pois são numerosos os estabelecimentos de ensino: um liceu nacional, uma escola comercial, o seminário de S. José de Macau, escolas primárias, escolas luso-chinesas, e escolas exclusivamente chinesas.

Macau, sob o ponto de vista administrativo, representa uma província dirigida por um Governador próprio, com um conselho de Governo. O corpo administrativo do concelho de Macau tem o nome de Leal Senado.

As comunicações da cidade com o interior da China são feitas pelo estado de Seakkei, através do Arco das Portas.

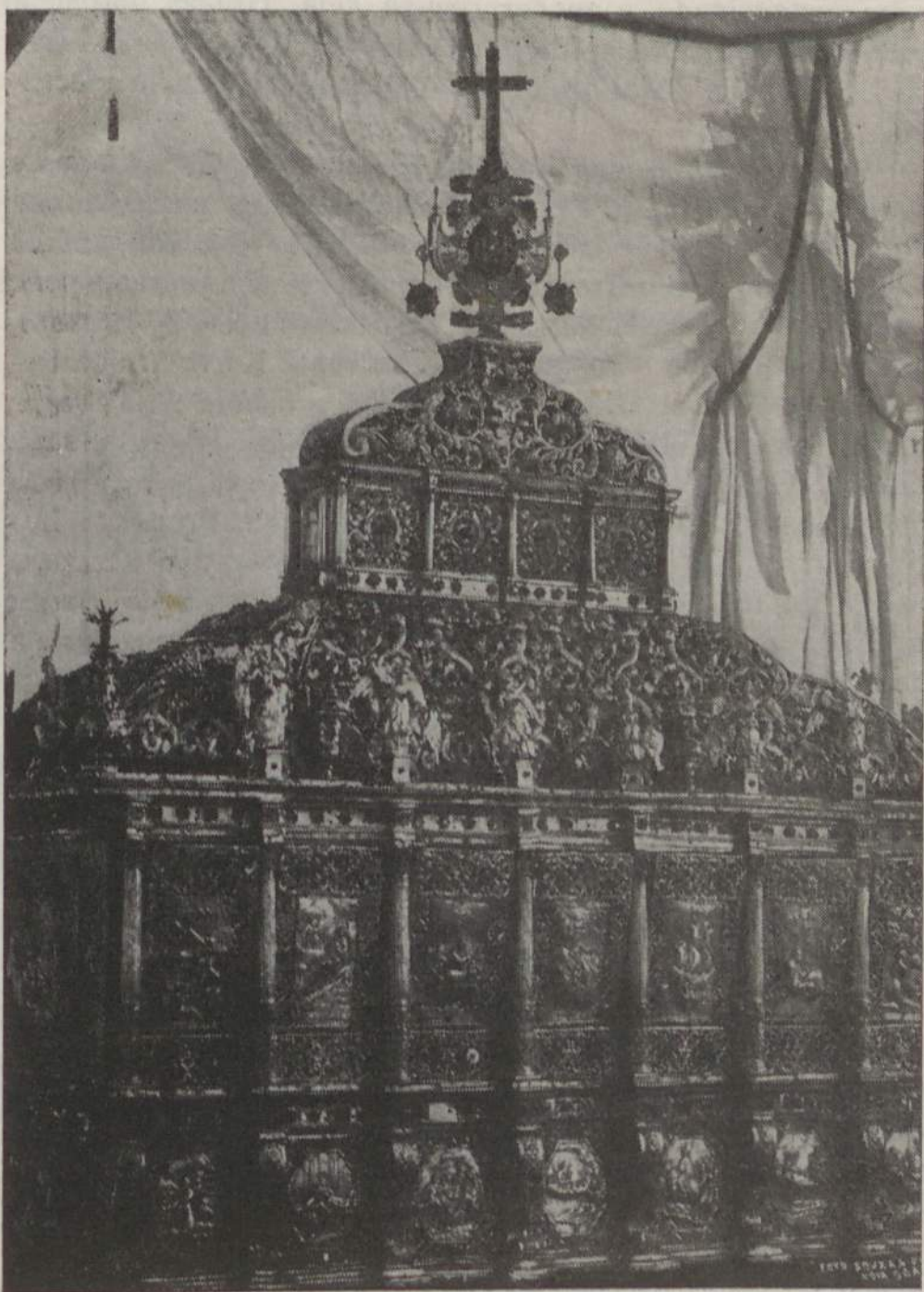
As numerosas ramificações do delta e uma extensa rede de canais marítimos ligam Macau a todos os portos vizinhos e ao resto do mundo. Mas as carreiras mais frequentes e regulares, são as que se realizam entre o porto de Macau e Hong-Kong, Cantão, Manila, Timor, Japão, e diversos portos da China e do Pacífico.

A excelente posição dos seus portos, conferiu a Macau, durante séculos, a categoria de grande entreposto do comércio do Oriente nas suas relações com a Europa.

São, com efeito, em número de dois os seus portos; o interior e o exterior. O primeiro, que é o mais abrigado, está situado entre Macau e a Ilha da Lapa; o segundo, está voltado para o mar da China. O primeiro é o ancoradouro preferido das lorchas, juncos, e outras características embarcações pesqueiras. E é precisamente neste porto interior que existe uma não muito pequena população marítima. Como vive essa parte dos habitantes de Macau? Á beira mar? Não; em *tankás*, ou sejam pequenas embarcações sem quilha, como nos informa, numa valiosa monografia, o sr. professor A. da Silva Rego. Os *tankás* destinam-se à pesca ou ao transporte de passageiros e são movidos em geral por um só remo e é uma verdadeira habitação. «É aqui — esclarece-nos o distinto professor — que as mulheres têm os seus filhos, é aqui que eles crescem e se educam, como sucedeu aos seus progenitores na dura faina do mar, é aqui, finalmente, onde se desenrola toda a sua vida».

E o sr. A. da Silva Rego oferece-nos, a propósito, estas curiosas informações:

«Isto observa-se ao longo de toda a vastíssima e rendilhada costa da China, devendo orçar por *vários milhões* a sua população marítima. Citamos o exemplo dos *tankás* como sendo o mais típico e interessante. Depois disto, o que se passa a bordo dos *juncos* ou lorchas assume ares de perfeita naturalidade. Estas embarcações, com efeito, arrostando o mais bravo oceano, arriscando-se até aos mares de Malaca,



VELHA GOA — A urna de prata contendo o corpo de S. Francisco Xavier na igreja do Bom Jesus.

de Java, do Sião, etc. Os Chineses têm uma concepção de vida muito diferente da europeia. Em Portugal, por exemplo, seria desumano embarcar nos arrastões de pesca famílias inteiras. Ninguém ousaria expor, também, as mulheres e as crianças às intempéries do Atlântico, a bordo das traineiras da sua faina piscatória.

«Na China, porém, tudo isto é natural. Os *juncos* levam quase sempre várias famílias, e as mulheres não se pejam de ajudar seus maridos nas labutas da pesca e do mar. É por isso que o europeu, recém-chegado aos mares da China, não se cansa de observar os rostos femininos e infantis que se descortinam nos tombadilhos dos juncos altaneiros que regressam da pesca. Esta convivência da mulher com o mar é, talvez, um dos mais profundos traços que vincam a psicologia feminina chinesa. Em tempos não muito distantes, tornaram-se internacionalmente célebres várias mulheres que, transformadas em chefes de piratas, tinham sob o seu mando verdadeiras esquadilhas de juncos. E os homens não se envergonhavam de obedecer a chefes mulheres. A escola do Mar tinha sido a mesma para eles e para elas.»

A população marítima chinesa de Macau que em 1910 contava 17.120 habitantes, ascendia, em 1939, a 19.728.

A principal indústria de Macau tem sido e continua a ser a da pesca. Em 1947 a sua frota pesqueira era constituída por 1765 barcos e em 1940 por 1912, tendo descido sensivelmente em 1949. As outras indústrias são: fósforos, conservas, artefactos de malha, óleos de amendoim, panchões ou *estalos da Índia*.

O porto franco de Macau mantém um intenso comércio entre a nossa província com Hong-Kong e outros pontos do sul da China e ainda da Cochinchina. Uma estrada liga a cidade de Macau com o território chinês. Um grupo de portugueses projectou, há tempos, construir um caminho de ferro que ligasse Cantão àquela nossa província. Mas o projecto não passou de um sonho. Entre Macau e as duas ilhas da Taipa e Coloane as comunicações fazem-se regularmente com carreiras diárias de barcos.

Já é tempo de fazermos um pouco de história. Segundo o sr. Prof. A. da Silva Rego, a história de Macau pode dividir-se nos seguintes períodos:

1) 1557 (data da fundação) até 1583. 2) 1583 (fundação do Leal Senado) até 1834. 3) 1834) época liberal) até ao presente.

Após a conquista de Malaca em 1511, os portugueses, sempre grandes comerciantes, e que mantinham as melhores relações com os chineses, afoitaram-se, nas suas viagens, até aos mares distantes da China. A China não era apenas uma terra lendária, era, sobretudo, para o seu instinto comercial, o país das sedas. Desejando fixarem-se próximo de Cantão, foram estabelecendo diversas feitorias ora numas ilhas ora noutras, sem, contudo, conseguirem o seu objectivo. Só mais tarde, em 1554, é que Leonel de Sousa, *morador* de Chaul, não se contentando com o comércio das ilhas, tendo subido até Cantão, negociou um acordo comercial com os chineses. Estes, que até ali, com o horror que sentiam por todos os estrangeiros, chamavam aos portugueses *homens do diabo*, passaram a denominá-los *gente da outra costa*. Com o andar dos tempos, a amizade entre os portugueses e chineses foi-se consolidando. Com interesse, os chineses aguardavam a chegada dos nossos navios carregados de mercadorias e especiarias da Índia, de Malaca e de Pegue. Daí, o estranho pedido que os chineses fizeram aos seus amigos portugueses para que estes os ajudassem a exterminar os piratas que infestavam os mares do Celeste Império. Escusado será dizer que esse convite lisonjeou os portugueses. Nunca se devem perder as boas oportunidades. E os nossos varreram daqueles mares os juncos dos piratas. Cantão, liberta enfim de uma constante ameaça, respirou. Os portugueses estabeleceram em Macau a sua feitoria. «Os seus amigos chi-

neses — ilucida-nos o sr. Prof. A. da Silva Rego — aceitaram-nos como vizinhos, como amigos, como aliados. Ninguém pensou então em questões de soberania, em melindres de ordem política, em coisas estranhas à muita compreensão que reinava entre uns e outros. Assim nascem, por vezes, as cidades. Assim nasceu Macau».

A cessão de Macau deve basear-se, na opinião do referido Professor, em qualquer documento ou chapa. «Caso contrário, os Portugueses deviam uns intrusos, comparáveis aos piratas chineses ou aos japoneses que, feitos corsários, desciam sobre a costa China, não só para levarem a cabo o seu comércio clandestino, como também para o roubar o curso directo.»

«É por isso — continua A. da Silva Rego — que não nos custa nada a acreditar na existência duma chapa de ouro, perdida, segundo toda a probabilidade, pela qual os Portugueses eram autorizados a estabelecer-se, independentemente das leis chinesas, em Macau».

Com o decorrer dos anos, os chineses esqueceram-se das condições em que haviam cedido Macau aos Portugueses.

A perda da nossa independência, com a entrada em Portugal de Filipe I, causou sérias apreensões a Macau. Os espanhóis não eram bem vistos na China. Que fariam os chineses, caso tomassem conhecimento do que se passava em Portugal?

Os espanhóis estavam nas Filipinas e, mais conquistadores que comerciantes, não ocultavam a sua ambição de conquistarem (!) a China. Como os chineses sabiam disto, impediram, naturalmente, a todo o transe, a entrada de espanhóis no seu território. «O comércio estrangeiro, por esse facto, tinha de ser feito por Macau e só por Macau. Dos Portugueses e da sua pequena colónia é que nada receavam os Chineses».

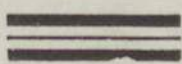
Se Macau reconhecesse D. Filipe como rei de Portugal, o pior que nos poderia acontecer era os chineses invadirem a pequena cidade, e apoderarem-se dela. Graças, porém, à prudente política adoptada por D. Leonardo de Sá e pelo Bispo D. Melchior Carneiro, Macau nunca reconheceu a soberania dos Filipes.

Macau conheceu muitas horas de perigo. Os holandeses pretenderam tomá-la. Em 24 de Junho de 1622, apresentaram em frente da cidade uma esquadra de 17 navios. Era, não há dúvida, uma demonstração de força, mas não teórica, pois, quase a seguir desembarcaram, sem resistência 800 homens, bem armados, sob o comando do almirante Kornelis Van Reyers. Mas ao contrário do que parecia, a cidade estava regularmente defendida. Em 1615, o *Leal Senado* havia criado um novo cargo: o de governador de guerra de Macau, encarregado da sua despesa, tendo sido seu primeiro titular Francisco Lopes Carrasco. Parece que os holandeses ignoravam o facto, e assim foi fácil aos portugueses armarem-lhes uma cilada: quando, julgando-se em terreno conquistado, se aproximavam do centro da cidade uma bateria de quatro canhões, montada na colina do Monte e comandada pelo jesuíta P.^e Rho, entrou a desfilar todos os seus projecteis sobre os nossos inimigos. Entre os holandeses estabelece-se um pânico indescritível e, implicavelmente, até à morte perseguem-nos portugueses, chineses e escravos africanos. E ainda hoje, o Leal Senado assiste na Sé catedral a solene *Te-Deum*, com que se comemora a façanha.

E o Professor A. da Silva Rego comenta o acontecimento deste modo: «Facto curioso: as victórias portuguesas contra os holandeses eram também celebradas no território chinês vizinho e até em Cantão, como se dos territórios nacionais se tratasse. Os chineses só queriam os portugueses como vizinhos.»

Em 1887, o governador Tomás de Sousa Rosa conseguiu que a China reconhecesse, oficialmente, Macau como possessão portuguesa. Rica, progressiva, cheia de prestígio, esta nossa província é um traço de união e de entendimento entre o Oriente e o Ocidente. Esse milagre deve-se a Portugal.

TIMOR



N O hemisfério sul do Extremo Oriente, entre os paralelos 8° 20' e 10° 22' e os meridianos 132° 37' e 136° 50' (Este de Greenwich) encontra-se Timor, fazendo parte de uma vasta zona insular, denominada Insulíndia ou Indonésia.

Segundo o censo referente a Setembro de 1951, a população de Timor está calculada em cerca de 442.378 habitantes, dos quais apenas 568 são europeus, contando-se por 2.022 os mistos e por 3.340 os amarelos e outros. O timorense é quem predomina na ilha.

A posse desta ilha (Timor significa Nascente) está dividida entre Portugal e a jovem República da Indonésia. São portugueses os territórios de leste, metade da ilha, aproximadamente, com 18.909 km²; é indonésica a região prolongada para Ocidente. Os territórios portugueses são os mais férteis. Na zona ocidental, Portugal possui ainda o enclave de Oecussi, com uma área calculada em cerca de 850 km². É nossa ainda a ilha de Atauro (Pulo—Combing), em frente de Timor, com com a superfície de 144 km².

O clima de Timor é variado e no interior chega a ser delicioso.

O timorense é hospitaleiro e generoso. Foi devido a esse sentimento que os portugueses puderam entrar na ilha, na sua qualidade de mercadores.

O sr. Prof. Artur de Sá, na sua valiosa monografia, que a Sociedade de Geografia de Lisboa editou em 1952, referindo-se ao sentimento hospitaleiro e generoso do timorense, informa-nos:

«Para o amigo ou forasteiro que chegue haverá sempre um



Raparigas timorenses

pouco de «tuaco» (vinho de palma) num bambu, alguma carne seca no fumeiro e, no melhor canto da palhota, uma esteira para dormir, ainda que os donos hajam de passar a noite aconchegados à volta da fogueira. Acusam o indígena de ser ingrato, pelo facto de não se registar nos seus falares qualquer vocábulo designativo deste sentimento. A assistência que a população deu aos portugueses foragidos, nos anos nefandos da última guerra, a coragem com que alguns chefes se arrastavam até aos limites de Liquiçá, onde muitos portugueses estavam concentrados sob a vigilância feroz inimiga, transportando géneros escondidos, com risco da própria vida, parece que são casos da mais eloquente gratidão, concluindo-se que os dotes da alma indígena não devem ser aferidos pela pobreza do seu vocabulário.»

Falam-se no território português de Timor nove dialectos, dos quais o mais conhecido é o Tetun. Este dialecto foi o adoptado pelos missionários na catequese e pelos serviços administrativos nas relações com os indígenas e é o mais rico em termos e forma expressiva, independentemente das expressões e vocábulos tomados do português.

É na agricultura que Timor tem a sua principal fonte de riqueza. Uma repartição técnica recentemente criada está encarregada de orientar a produção, de maneira a tornar possível a auto-suficiência.

Cultivam-se em Timor quatro espécies de café, sendo já apreciáveis as produções de algodão e de borracha. Os terrenos da ilha, nas experiências que já se fizeram, mostram-se propícios a outras culturas, como o cacau, a canela, o tabaco.

No ponto de vista administrativo, Timor divide-se actualmente em um concelho, Dili, e sete circunscrições civis, a saber Lateur, Baucau, Manatuto, Viqueque, Suro, Ermera e Bobanaro, que, por sua vez, se dividem em vários postos. Dili é a capital.

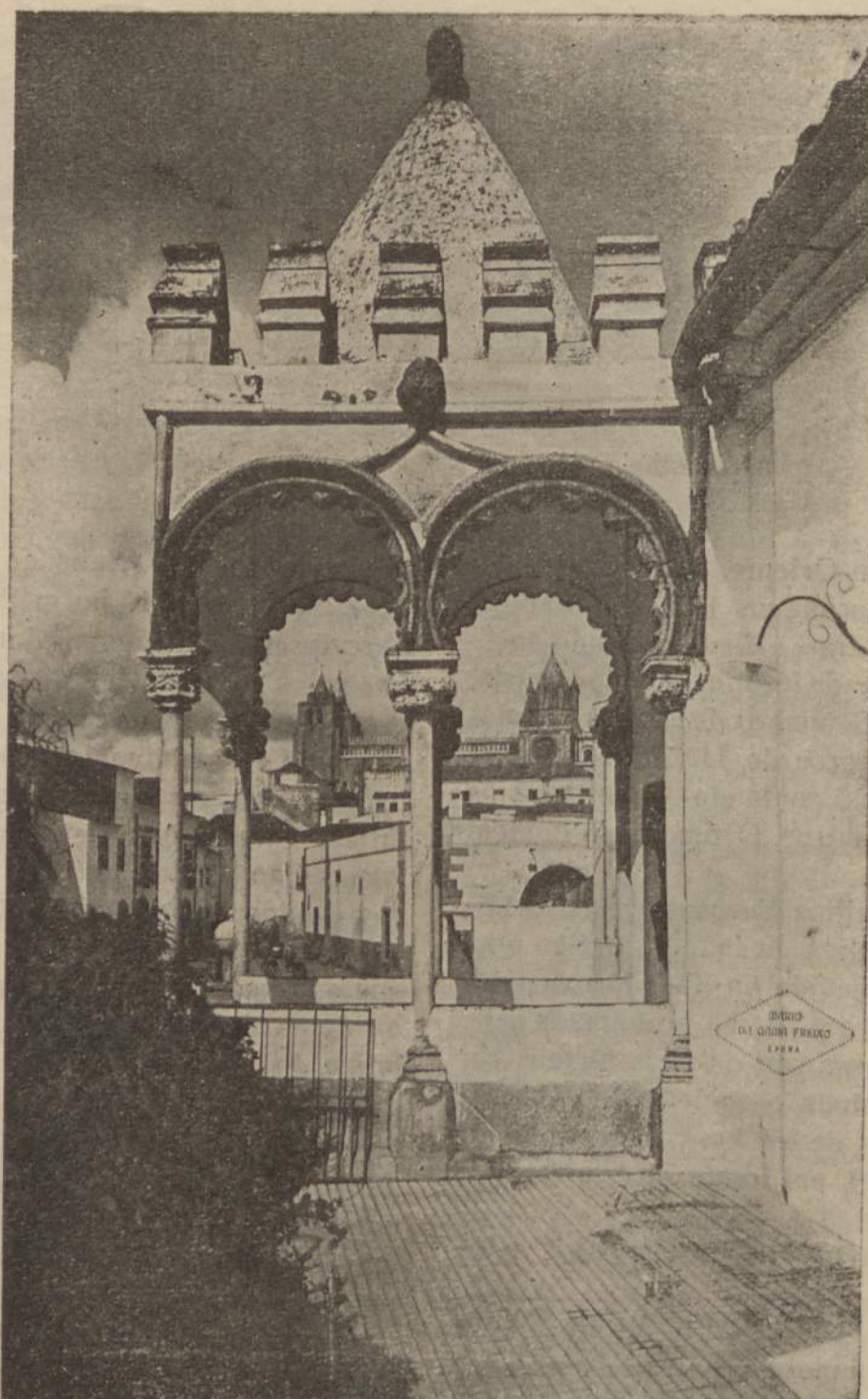
Sob o aspecto eclesiástico, forma uma diocese, e judicialmente constitui uma comarca, dependente da relação de Goa. O número dos cristãos deve andar hoje por volta de 50.000.

O governo de Timor, comenta o sr. Prof. Artur de Sá no seu referido trabalho, não deve oferecer dificuldades especiais numa situação normal. A índole indígena, a sua fidelidade, auxiliam em muito a acção das autoridades.

O sr. Professor Artur de Sá divide a história de Timor em quatro períodos:

- | | |
|--|-----------|
| 1 — Estabelecimento português na Ilha . . . | 1515-1701 |
| 2 — Consolidação da soberania portuguesa . . . | 1701-1769 |
| 3 — Delimitação dos seus domínios | 1769-1851 |
| 4 — Ocupação | 1851-1952 |

Um largo futuro aguarda a ilha de Timor, pois a sua vida económica está assegurada com a introdução de novas culturas, com a difusão da instrução e com a acção missionária, a quem devemos o fortalecimento do sentimento patriótico português.



ÉVORA

DIAS & CARMO, Limitada

Máquinas de costura, de escrever
Rádios e frigoríficos

Telef. : 3296

Rua Serpa Pinto, 59

ÉVORA

ELECTRI RÁDIO

de F. S. MARTINHO

RUA DE AVIS, 88 // TELEFONE 3162 // ÉVORA

RÁDIOS — APARELHAGEM ELÉCTRICA
INSTALAÇÕES

III

AGÊNCIA DOS RÁDIOS NORDMENDE

O rádio de fabrico alemão que satisfaz as pessoas
exigentes e de requintado gosto, seguindo sempre
na vanguarda com as inovações da Técnica Alemã

Alves & Irmão, Limitada

Com Oficina Mecânica de Canteiro

Encarregam-se de todos os trabalhos de Construção Civil e Pedras
para móveis, Jazigos, Campas, Forrar casas de banho, frentes para
estabelecimentos, etc.

Oficina: Av. dos Combatentes da G. Guerra - Telef. 2968 - EVORA

Salvador Gomes do Carmo

COMERCIANTE

Cereais, Legumes e Mercarias — Sócio Gerente
da firma Paula & Gomes com Padarias

Rua de Aviz, 73 E 73-A

EVORA

AUTO - GUADIANA

Estação de Serviço

FELICIANO LEITÃO & Filho

Serviço Diesel — Automóveis — Serralharia civil e reparações em
Máquinas Agrícolas — Soldaduras a autogénio e eléctrica — Car-
rego de baterias — Agente oficial da TUDOR

Campo 28 de Maio REGUENGOS DE MONSARAZ

Tei. 147

Sequeiras & Feio, Limitada

Secções de: REVENDA E RETALHO

LOUÇAS DOMÉSTICAS / PORCELANAS

VIDROS E CRISTAIS / ALUMÍNIOS

TALHERES INOXIDÁVEIS

COMPLETO SORTIDO DE ARTIGOS
PARA BRINDES

TELEFONE 3365

Rua de Aviz, 36-38-A

ÉVORA

Centro Comercial e Industrial

DE

António Anselmo Dias, Suc.^{res}, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1876

ARMAZENISTA E RETALHISTA
DE MERCEARIAS

FÁBRICA DE CHOCOLATES, CONFEITARIAS
TORREFACÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ

SEDE

RUA JOÃO DE DEUS, 136

Telefone 2262

FILIAIS

AV. D. LEONOR OLIVEIRA FERNANDES, 68-A

RUA DA MOURARIA, 31

ÉVORA

Recauchutagem Leopoldo

— DE —

Leopoldo Almeida

SEDE — CASTELO BRANCO

Rua das Olarias n.ºs 8 e 12 — Largo de S. João n.ºs 24 e 25

TELEFONE 327

A melhor Organização em Recauchutagem

FILIAIS

ÉVORA

Rua Serpa Pinto, 137

TELEFONE 3059

FARO

Rua Aboim Ascensão, 61

TELEFONE 849

**José Joaquim
d'Almeida, Filhos**

**Vinhos, Aguardentes
e Vinagres**

TELEFONE 2082

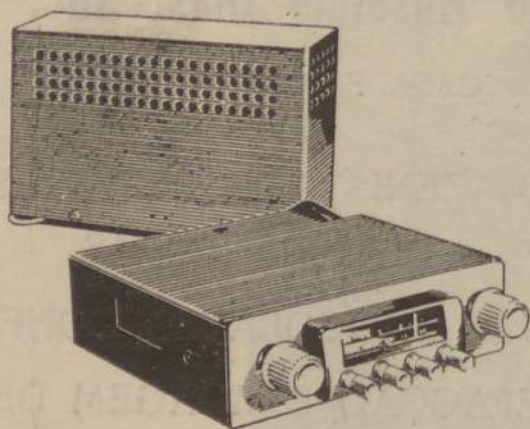
Rua da Moeda, 59

ÉVORA

PHILIPS

AUTO-RÁDIOS — RADIOGRAMOFONES
RÁDIOS DE MESA — RÁDIOS PORTÁTEIS

A pronto e com grandes facilidades de pagamento



STAND-RADEL

DE

SANTOS METROGOS

TELF. 2372

Rua José Elias Garcia, 16-18

EVORA

Marcão & Irmão, Suc. res, L. da

Fabricantes do acreditado material de Lavoura
marca **RATO**

REGUENGOS DE MONSARAZ

Fundição de ferro e outros metais
Serralharia c/soldaduras

Fábricas: Largo da Indústria, 9, Rua da Caridade, 21

Escritório e Stand: Praça Almeida Garrett

Armazéns: Largo da Indústria, 9

Tele | gramas MARCÃO IRMÃO
fone 24 P. B. X.

Quintas & Irmãos, Lda.

SERRALHARIA CIVIL E MECÂNICA — TORNO

Telef. 106 — Teleg. PATARATAS IRMÃOS

Soldaduras eléctrica e autogénia
Baterias ARGAL — Óleos EAGLOIL
Cargas, Carga de Baterias
Peças para Automóveis

Rua S. João de Deus-REGUENGOS-Campo 28 de Maio

Francisco da Rosa Paixão

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
(À JUNQUEIRA)



Telefone 102

Reguengos de Monsaraz

PORTUGAL

PROGRESSO, L. DA

18 - Rua João de Deus - 20 — Telef. 2969 — ÉVORA

Gadanhoeiras — Cultivadores — Colheiras
Grades de molas

da acreditada marca «PUZENAT»

Acessórios de legítimo fabrico inglês para debulhadoras

Chumaceiras de rolamentos de esferas para todos os fins

Tubos de aço para caldeiras

Correias de borracha para Debulhadoras

Massa especial inglesa para rolamentos de ferro

Seleccionadores de Trigo da considerada

marca «CLERT»

Insecticidas **IRPAL**

Agente da **AGRO, L. DA**

Rua de S. Paulo, 71-A

LISBOA



Acinauto, L. da

IMPORTADORES

Peças e acessórios
para automóveis, ferramentas
e óleos

Distribuidores dos pneus

GOOD-YEAR

Rua Serpa Pinto, N.º 31 **ÉVORA** - Tel. 2710

Grande Café Portugal

de

José Bernardo Vieira de Barahona

Unico café no sul do País com 8 bilhares

AR RENOVADO-SELECCIONADO SERVIÇO DE
RESTAURANTE, COMIDA FEITA NA OCASIÃO
— ÓPTIMA CERVEJA DA PIPA — MARISCOS —

Os melhores produtos de doçaria onde V. Ex.ª encontra
as autênticas queijadas de Évora

Rua João de Deus, n.º 55

Telefone **2860**

ÉVORA

O sr. Dr. Banha da Silva e a sua actuação

como Agente Geral do Ultramar

QUANDO, em 1946, o sr. Dr. Leonel Pedro Banha da Silva foi nomeado para o alto cargo de Agente Geral do Ultramar era já portador de uma notável experiência adquirida, brilhantemente, no desempenho de diversas funções, entre as quais as de presidente da Câmara Municipal de Beja e de Procurador à Câmara Corporativa, nas legislaturas de 1938 a 1945, e de vogal da Junta de Exportação dos Cereais do Ultramar. Antigo advogado e distinto homem de letras, fundou e dirigiu, em 1926, o jornal «Notícias de Beja»; o «Boletim da Junta de Província do Baixo Alentejo» e a revista «Arquivo de Beja».

Mas foi no exercício das suas funções de Agente Geral do Ultramar que o Dr. Banha da Silva melhor oportunidade teve de desenvolver uma actividade notabilíssima e merecedora dos mais rasgados elogios. Deve-se a ele a criação e manutenção dos Centros de Estudo e Formação Imperial da Mocidade Portuguesa e a visita dos filiados desses Centros ao Ultramar, com o objectivo de os iniciar e familiarizar com os problemas de Angola e Moçambique.

Em Lisboa e em vários pontos do País proporcionou e patrocinou uma série de exposições sobre temas ultramarinos, das quais as de maior interesse artístico foram, sem dúvida, as dos pintores Neves e Sousa e José Amaro Júnior, em 1949, 1951 e 1952; em 1950, apresenta no SNI um elucidativo documentário fotográfico de Moçambique, que foi bastante apreciado; em 1951, a Exposição de Penteados e adornos dos indígenas de Angola.

Foram de sua iniciativa a apresentação dos Pavilhões da Feira do Livro e da Feira Popular; a montagem de um «stand» permanente no Aeroporto de Lisboa e a organização da visita dos jornalistas do Ultramar à Metrópole.

O talento, a cultura, a sensibilidade artística do Dr. Banha da Silva manifestaram-se brilhantemente na Participação de Portugal na Exposição de Arte Sacra Missionária de Madrid; na organização do mesmo certame no Museu dos Jerónimos, e na Exposição da Arte e da Vida Metropolitanas, levada a efeito em Goa, aonde foi na qualidade de Presidente da Comissão do IV Centenário do Falecimento de S. Francisco Xavier.

A sua acção abrange ainda, com benefício para a cultura, o sector editorial da Agência do Ultramar,

sem contar com a produção de documentários cinematográficos como processo eficaz da propaganda do Ultramar não só na Metrópole como, igualmente, no Estrangeiro.

A Exposição de Arte Sacra em Madrid e a sua repetição em Lisboa, em 1951, mereceram do sr. Ministro do Ultramar de então, sr. Comandante Sarmento Rodrigues, algumas palavras de justo louvor «pela incansável dedicação, grande competência e cultura e notável sentido artístico manifestados na



Dr. Banha da Silva

direcção da participação portuguesa na Exposição da Arte Sacra Missionária de Madrid e da Exposição dos Jerónimos, em Outubro de 1951, certames que, sobretudo, o último, trouxeram grande prestígio para o nosso País».

Neste número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com que fechamos a série consagrada às nossas províncias ultramarinas, não podíamos deixar de dirigir ao sr. Dr. Banha da Silva algumas palavras de homenagem, que, na sua qualidade de Agente Geral do Ultramar, vem prestando altos serviços ao País concorrendo, assim, para o fortalecimento da comunidade portuguesa.

A Sociedade de Geografia de Lisboa

e as suas actividades notáveis durante 81 anos de existência

A Sociedade de Geografia de Lisboa foi fundada em 10 de Novembro de 1875, por iniciativa de Luciano Cordeiro, Rodrigo Afonso Cordeiro, architecto Emiliano Augusto de Bettencourt, eng. João Cândido de Moraes e Dr. Cândido de Figueiredo, e a sua criação obedeceu ao propósito de, em primeiro lugar, se ocupar vivamente do problema africano e de «levantar o espírito público à compreensão dos grandes interesses e dos impreteríveis deveres que ele significava para nós».

Em boa hora foi fundada esta patriótica Sociedade, a quem o País deve uma enorme e brilhante folha de serviços. D. Luís, por Carta Régia de 14 de Fevereiro de 1878, declarou-se seu Protector, e D. Carlos, «continuando o patriótico exemplo de seu Augusto Pai, de saudosíssima memória», e desejando também significar à Sociedade o seu justo agrado pelo zelo e louvável empenho, com que se tem dedicado à defesa de bom nome e das glórias nacionais, promovendo os trabalhos indispensáveis para o desenvolvimento dos estudos e explorações geográficas, também se declarou seu Protector, por Carta Régia de 27 de Setembro de 1890, datada do Paço de Sintra.

A primeira Assembleia Geral dos fundadores da Sociedade de Geografia de Lisboa, para eleição dos primeiros corpos gerentes, reuniu-se em 3 de Abril de 1876, na Sociedade de Ciências Médicas, que então estava instalada num prédio da rua do Príncipe, sito no local onde, hoje, se encontra a Estação do Rossio. Sem casa própria para se instalar, nesse mesmo ano a Sociedade tomou, pela renda mensal de 100\$00 réis, o 2.º andar do prédio n.º 89 da Rua do Alecrim, na esquina para o Largo do Barão de Quintela, onde a instituição se manteve, em progressivo desenvolvimento, até 1883, ano em que se viu orçada, por carência de mais amplas instalações, a transferir os seus serviços para o 1.º andar do prédio n.º 5 da Travessa da Parreira, que passou, depois, a denominar-se Rua Capelo, e que torneja para a actual Rua Ivens, que então se chamava Rua de S. Francisco. Oito anos passados, isto é, em 1891,

a Sociedade transferiu-se para o Palacete sito na Rua das Chagas n.º 5, de onde, em 1897, saiu para se instalar no vasto e sumptuoso edificio da Rua das Portas de Santo Antão (hoje Rua de Eugénio dos Santos) pertencente à Empresa do Coliseu dos Recreios.

Desde a sua fundação até hoje a Sociedade de Geografia de Lisboa tem colaborado com o Estado, conforme os termos do artigo 4.º do *Estatuto Geral* de 1895, e dessa colaboração resultou terem sido criadas e instituídas na Sociedade, onde, durante anos, funcionaram: a *Escola Colonial*, cuja elevação a estabelecimento de ensino superior impôs ao Governo dotá-la de instalações mais amplas, emancipando-a; uma secção de *Informações Comerciais*, integrada no *Museu Colonial*, e uma *Escola Superior de Educação Física*, destinada a formar professores e instrutores da especialidade, de ambos os sexos, cujos cursos foram oficialmente qualificados, em 1936, tendo cessado, porém, o seu funcionamento, em 1940, com a criação, pelo Estado, do *Instituto Superior de Educação Física*.

Se o Museu da Sociedade de Geografia é excepcionalmente valioso e possui espécies raras, a sua Biblioteca é, incontestavelmente, a mais rica do País em obras de ciências geográficas e de literatura colonial. Em 1896 esta Biblioteca contava mais de 15 mil volumes, 354 manuscritos, 1.634 mapas e 1.835 moedas. Hoje, possui mais de 60 mil volumes. Na secção de reservados existem manuscritos preciosos, como, por exemplo, cartas de D. João IV; os itinerários e cadernos de cálculos metereológicos de Serpa Pinto, nas suas travessias de África, e cartas inéditas do mesmo, dirigidas a Luciano Cordeiro: diários do sertanejo Silva Porto; uma colecção de desenhos do célebre artista inglês Chinnery, sobre Macau, onde viveu muitos anos e onde faleceu; e muitos outros papéis de valor.

A Sociedade de Geografia de Lisboa é um dos organismos mais vivos de Portugal e de mais larga projecção universal, tendo não só participado em numerosos congressos internacionais ou nelas se fazem-

do representar como marcou, com idêntica dignidade, a sua presença em várias exposições estrangeiras.

Por outro lado, a Sociedade tem sido honrada com a visita de altas personalidades científicas e chefes de Estado. Em 1903, recebeu o Rei Eduardo VII, de Inglaterra, que foi eleito Sócio Honorário em sessão de 21 de Abril; em 1905, o Imperador Guilherme II, da Alemanha, o presidente Loubet, da França, o príncipe Luís de Battenberg e Grão-Duque de Mecklemburgo; em 1908 Sir Clements Marckam, antigo Presidente da Real Sociedade de Geografia de Londres; em 1910, o presidente do Brasil Hermes da Fonseca; em 1926, o General Hartzog, Primeiro-Mi-

Consciente desse papel patriótico, um dos seus primeiros actos foi defender perante o Governo a conveniência de se realizar uma expedição portuguesa através de África, cujo plano o sócio H. Bandeira de Melo Madureira apresentou na sessão de 28 de Outubro de 1876. Nessa memorável sessão, tomou-se conhecimento das actas de uma conferência que, naquele mesmo ano, se reunira em Bruxelas, a convite do Rei Leopoldo II, para tomar conhecimento do seu projecto de ocupação pacífica da África Central.

O coronel Lopes de Oliveira, escrevendo sobre o assunto, afirmou: «Verificado que a Conferência reconheceu, implicitamente, a importância, a impre-



Um aspecto da exposição evocativa da vida de Victor Cordon

nistro da União Sul-Africana; em 1930, os Príncipes Imperiais do Japão; em 1931, o Príncipe de Gales; em 1940, os Velhos Colonos que vieram assistir às comemorações do Duplo-Centenário, e Embaixada Especial Brasileira às mesmas comemorações; em 1945, entre outras individualidades, Klaas Ratelband, investigador holandês e erudito lusófilo, que proferiu conferências em Português, na Sociedade e na Casa da Metrópole, em Luanda; Teodósio Gouveia, Cardeal Missionário, Arcebispo de Lourenço Marques.

O papel que a Sociedade de Geografia tem desempenhado ao longo da sua existência vai muito além de todos os elogios que se lhe possam fazer.

terível necessidade da colaboração portuguesa — o que tornava estranhável o facto de Portugal não haver sido convidado a enviar delegados a esse conclave —, aprovou-se um voto para que «o governo e a ciência naval se empenhassem em manter vigorosamente a honra e o direito da Nação», a respeito do problema versado em Bruxelas, aconselhando a que a pedida expedição a África procedesse à rectificação definitiva dos limites do território sob nossa soberania».

Da obra — **75 Anos de Actividades ao Serviço da Ciência e da Nação** — editada, em 1950, pela Sociedade de Geografia de Lisboa, e organizada pelo ilustre escritor sr. Major Mateus Moreno, de

onde temos estado a extrair estas notas, reproduzimos esta passagem importante:

«Para auxiliar o empreendimento da expedição a África, a Sociedade propunha-se abrir uma subscrição nacional, por intermédio da sua comissão Africana.

Em sessão de 29 de Dezembro, foi lida uma carta do Rei Leopoldo II à Sociedade, em que informava sobre os trabalhos da «Associação Internacional Africana», criada pela Conferência de Bruxelas, e sugeria se constituísse em Portugal uma «Comissão de exploração e civilização de África.

Como a «Comissão Central Permanente de Geografia» — entidade oficial já então existente — não fazia parte da referida «Associação Internacional» foi resolvido nomear-se a Comissão sugerida — informa também o sr. Coronel Lopes de Oliveira — mas só para uso interno», — Comissão que ficou constituída de 15 membros, sob a presidência do Visconde de S. Januário.

Em Junho de 1877 comunicava o Governo à Sociedade terem sido nomeados Serpa Pinto, Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens para levarem a efeito a expedição solicitada, «devendo os ditos oficiais, antes da sua partida, fazer na Sociedade uma exposição do seu programa e itinerário provável».

«Serpa Pinto e Capelo —, continuamos a transcrever do referido volume — receberam em 4 de Julho, solenemente, na Sociedade, a bandeira que os acompanhou em toda a sua viagem e que se soube depois haver sido bordada pela esposa de Luciano Cordeiro, embarcando em 7 de Julho. Em Agosto, após idêntica cerimónia, partia, por sua vez, Roberto Ivens, e já em Assembleia Geral de 7 de Novembro, a Direcção da Sociedade prestava informações à cerca da viagem dos três exploradores e seu encontro em Luanda, com Stanley, aí chegado após a sua visita às nascentes do Zaire, no Congo.

A Sociedade propõe-se, em 1913, colaborar com o Governo na execução das suas medidas de assistência ao indígena, como elemento de trabalho indispensável na obra da colonização, criando uma «Comissão de Protecção aos Indígenas».

Essa Comissão iniciou estudos sobre a lepra — mal que atacara terrivelmente os indígenas de Cabo Verde, e em 1929, foi convocada pela Direcção da Sociedade, a fim de se ocupar de vários assuntos referentes ao trabalho indígena.

Deve-se à Sociedade a instituição de um «Fundo de Acção Colonial», que passou, mais tarde, em 1950, a chamar-se «Fundo de Acção Ultramarina», e se destina a ocorrer às despesas inerentes a uma propaganda permanente e eficaz de todos os assuntos que possam interessar à prosperidade das nossas províncias ultramarinas e, portanto, à melhoria das condições de vida dos seus naturais. Como seus contribuintes inscreveram-se várias Companhias, en-

tre elas, a do Caminho de Ferro de Benguela e a dos Diamantes de Angola.

A cruzada da Semana do Ultramar encontrou nesse «Fundo» o seu melhor esteio.

A Sociedade de Geografia de Lisboa realizou, em 1900, o 1.º Congresso Colonial Nacional do 25.º aniversário da fundação da Sociedade. Presidiu à sessão inaugural El-Rei D. Carlos. Em 1924, de 6 a 10 de Maio, efectuou-se o segundo Congresso Colonial Nacional; e em 1930, de 8 a 15 de Maio, o terceiro.

Em 1934 a Sociedade realizou o «Congresso da Colonização», integrado na grande Exposição Colonial do Porto; em 1940, o «Congresso Colonial» integrado em Comemorações de Duplo Centenário, e em 1946 o Congresso da Guiné.

Por outro lado, a Sociedade tem-se feito representar em congressos científicos e exposições internacionais; tem dado, sempre brilhantemente, a sua colaboração a todas as manifestações culturais levadas a efeito no País por outras entidades. A Sociedade também tomou a iniciativa de realizar, na sede ou fora, notáveis exposições. Uma das suas primeiras exposições — a da Cartografia Nacional — que ocupou 5 salas da Sociedade, teve relevo extraordinário. Efectuou-se em 1903 e inaugurou-a D. Carlos no dia 2 de Dezembro, com a assistência da Rainha D. Amélia. A ela concorreram trabalhos das colecções particulares do Soberano, do Duque de Palmela, do conde de Tarouca, do Ministério da Guerra Espanhol, Academia das Ciências e outras instituições. Dirigiu a Exposição o distinto oficial da Armada, sr. Ernesto de Vasconcelos.

A Sociedade promoveu várias comemorações, como as do Tricentenário da Morte de Camões, em 1880; do 4.º Centenário do Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia, em 1897, que coincidiu com a instalação da Sociedade na sua actual sede, em 1897; do 4.º Centenário do Descobrimento do Brasil, em 1900; do 5.º Centenário do Descobrimento dos Açores, em 1933; do 4.º Centenário do Descobrimento da Califórnia pelo piloto português João Rodrigues Cabrilho, em 1942; do 5.º Centenário do Descobrimento da Guiné, em 1946. Esta comemoração foi levada a efeito com o auxílio do Estado, através de um importante Congresso da Guiné e uma Exposição das possibilidades da Colónia que, entre outras expressões de louvor, mereceu também a seguinte apreciação do sr. Embaixador da Inglaterra, Owen Ó'Malley: — «Tenho visto várias Exposições deste género, em muitos países mas em nenhuma delas vincado o seu fim com tanta elegância e clareza».

A Sociedade de Geografia, sempre atenta a figuras e factos relacionados com o desenvolvimento das nossas províncias ultramarinas e o prestígio do País, promoveu homenagem a grandes vultos nacionais. Assim, em 1880, temos a trasladação dos ossos

de Vasco da Gama da Vidigueira para Belém, integrada nas solenidades comemorativas do Centenário de Camões; em 1885, aos exploradores Capelo e Ivens, pela sua travessia de África; em 1886, Serpa Pinto e Augusto Cardoso, pelo êxito das suas explorações em África; em 1897, entrega das insígnias da Torre e espada, pelo Chefe do Estado, a Mouzinho de Albuquerque; em 1903, a Azevedo Coutinho, herói das Campanhas de África; etc.

Têm estado à frente dos destinos da Sociedade como presidentes e secretários perpétuos, figuras eminentes. O primeiro foi Luciano Cordeiro. Dois dos secretários desta patriótica instituição, coronéis Carlos Roma Machado de Faria e Maia (anual) e João Alexandre Lopes Galvão, (perpétuo) honraram, durante muitos anos, com sua valiosa colaboração, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

São em grande número não só as medalhas e outras distinções com que a patriótica Sociedade de Geografia tem galardoado e memorado vultos e acontecimentos da vida portuguesa, mas também as recebidas do Governo e das entidades organizadoras de certames nacionais e internacionais em que tem participado.

Em 1938, por exemplo, mandou proceder à cunha-

gem de uma medalha comemorativa da Primeira Viagem da soberania do Marechal Carmona às províncias ultramarinas, e em 1939 ofereceu, ao mesmo Chefe do Estado, um documentário geográfico, comemorativo da sua Segunda Viagem a África.

Ao longo de 81 anos de existência e actividade, a Sociedade de Geografia de Lisboa, fundada para «ligar o nosso país ao convívio do mundo civilizado por mais este laço simpático de tão necessário e tão interessante cultivo das ciências geográficas» e para «evocar a luz e a justiça da Crítica moderna para o grandioso trabalho com que a Nação Portuguesa, pelos seus velhos cosmógrafos e navegadores, há contribuído para a Civilização geral e para a vasta e completa Ciência da Terra; ao longo de 81 anos de notável acção, dizíamos, esta Sociedade pôde realizar uma grande obra. Por ela, veneremos a memória dos que a fundaram e mantiveram e lhe deram possibilidades de longa vida para que chegasse, cada vez mais prestigiada, até aos nossos dias. Para os que, hoje, continuam a engrandecê-la, os nossos respeitosos cumprimentos e a nossa gratidão. A ela se deve uma consciência mais ampla dos nossos deveres para com o Império Português.

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICÍLIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 3 2151/54 e 3 2261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

As Caves do Solar de São Domingos

e a justificada fama dos seus espumantes naturais

Para aqueles que em longes terras do Ultramar contribuem, num esforço caldeado no mais elevado patriotismo, para robustecer a economia do Império e consolidar-lhe o prestígio, a lembrança da sua terra é labareda que não se apaga, luz alta do seu apego a tudo o que vive em saudade no seu coração. Ao recordar o rincão onde nasceram, evocam as alegres esfolhadas beiroas, os arraiais minhotos cheios de bulício e de cor, as malhadas tras-montanas, as amendoeiras em flor no Algarve branco e doirado, a graça policrômica das ceifas alentejanas e essa maravilhosa sinfonia pagã que são as vindimas nas arribas durienses ou nas terras fecundas da Bairrada. Só por si, a Bairrada é título de glória para os portugueses, um nome que corre mundo pela reputação dos seus espumantes naturais. O milagre do solo foi capaz de criar em terras nossas um produto já tão famoso como o melhor dos champanhes que se importam de França. O que isto representa para a economia do País não carece que o realcemos; podemos beber em nossa casa um bom espumante, entendendo-se por bom, como de direito, o que é criado sem artifícios tal como a cepa o oferece numa combinação inteligente entre as características especiais do solo e a casta aristocrática da vide.

Assim, nas províncias do Ultramar Português, em todas as terras de Angola e Moçambique, sempre que se recorde o berço natal, vem à lembrança a doçura virgiliana, o encanto bucólico, a inigualável beleza da região de Anadia e de seus subúrbios opulentos de motivos pitorescos, paisagem, folclore, costumes, vinhos de fama como os das Caves do Solar de São Domingos, por excelência, e sem favor, inconfundíveis. É que à lembrança da Bairrada estão inquebrantavelmente ligados, já como nobre tradição, os deliciosos espumantes de que São Domingos é patrono.

Em Moçambique e em Angola são eles muito apreciados, prestando-se assim inteira justiça ao esforço que uma modelar organização tem desenvolvido para prestigiar um produto natural, da simpatia e do agrado de todos. E todos em terras onde o sol de África e as condições naturais do clima exigem a preferência dos espumantes São Domingos pelas suas virtudes específicas, fazem a melhor propaganda da Bairrada, quando falam da firma Semedo & Filhos, Ld.^a, fulcro da generosidade sem par de uma região predestinada para colocar no mundo inteiro, especialmente onde vivem portugueses, os mais cuidados vinhos desta categoria, autênticos champanhes portugueses. Nas suas grandes quintas é também considerável a produção de vinhos comuns, que em barris e garrações são exportados para o Ultramar.

Angola e Moçambique deram igualmente a preferência aos espumantes São Domingos e aos saborosos brandies envelhecidos em cascos de carvalho, preferência que se justifica ampla e eloquentemente, porquanto no I Concurso Nacional de Vinhos Engarrafados, organizado pela Junta N. de Vinhos, destacaram-se de tal forma que obtiveram a primeira classificação (Medalha de Ouro).

Sem desprestígio para outros, esta firma com sede e suas propriedades em Ferreiros-Anadia, Telef. 168 e escritórios em Lisboa, Rua de Campo de Ourique, 75, Telef. 663622, sobleva-se na industrialização da riqueza vinícola da Anadia, o que, diga-se de passagem, é motivo de orgulho para um nome que ficou indelévelmente vinculado a um empreendimento de tão largo alcance como é a valorização da Bairrada e dos seus espumantes nos mercados da Europa, da América e da África: Elpídio Martins Semedo.

Publicações recebidas

União dos Sindicatos dos Ferroviários
— Relatório e Contas do ano de 1955.

A Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, com sede em Lisboa, Praça dos Restauradores, 78-3.º, acaba de distribuir aos interessados e à Imprensa o Relatório e Contas referentes ao ano de 1955, e, em apêndice, elementos estatísticos e o relatório da Comissão de Assistência.

Os dois principais problemas que preocuparam a Direcção, em 1955, foram o aumento de vencimentos e promoções, um, e o outro a assistência médico-cirúrgica aos associados dos Sindicatos que constituem a União.

No que se refere à remodelação de vencimentos e promoções dos ferroviários, todas as diligências feitas nesse sentido, foram, finalmente, coroadas de êxito, pois levaram as instâncias superiores da Empresa e da Nação a estabelecer novos princípios básicos, de ordem interna, com reflexos mais ou menos sensíveis no concernente a vencimentos, quadros e promoções do pessoal. A celebração dum Acordo Colectivo de Trabalho veio coroar essas diligências.

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 40.262, no «Diário do Governo», 1.ª Série, de 29 de Julho de 1955, que tornou extensivos a todo o pessoal de carácter permanente da Companhia os benefícios da previdência na invalidez, velhice e morte, viram os interessados, em número aproximado de 4 000, solucionado um problema assaz melindroso — informa o Relatório presente. E o mesmo documento acrescenta seguidamente:

«E porque o mesmo Decreto-Lei estabelece, pela criação de uma Caixa única, não só a fusão de várias Caixas de Reformas e Aposentações do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, mas ainda as condições necessárias para se completar a unificação quanto à Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade «Estoril», assegurando-se aos inscritos nas Caixas actuais a manutenção dos benefícios estabelecidos nos regulamentos em vigor, a intranquilidade que de longa data se vinha fazendo sentir cessou totalmente, para dar lugar a um espírito colectivo de confiança que nos apraz pôr em relevo».

A Direcção fecha os seus judiciosos comentários expressando às entidades oficiais do Governo e da Empresa, que tiveram interferência naqueles problemas, os seus agradecimentos pela útil coadjuvação que lhe foi dispensada, tornando assim possível a árdua missão de que foi incumbida.

No referente a assistência médica (consultas, análises, operações, radioscopias, radiografias) registou-se um movimento de 42 664 pessoas, que beneficiaram dos seus serviços, contra 40 512, em 1954.

Felicitamos o sr. Joaquim Lourenço de Moura, presidente da Direcção da União dos Sindicatos Ferroviários, e os seus colaboradores pelos excelentes resultados obtidos durante o exercício de 1955.

Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação — Relatório e Contas do XV exercício (1955)

A dedicada direcção do Grémio da Lavoura e Abrantes, Constância, Sardoal e Mação, constituída pelos srs. Capitão João da Costa Andrade, Luís Pimenta Bairrão e Manuel Alves de Oliveira, ao apresentar o Relatório deste organismo referente ao ano de 1955 (XV exercício) exarou o seguinte:

«É com prazer que verificamos a boa vontade com que os agricultores acompanham o progresso e aceitam as nossas sugestões nas obras de fomento agrícola. Também a construção de silos e nitreiras se multiplica na área deste Grémio. Já não se verifica aquela antiga desconfiança ou hesitação do homem rotineiro. Hoje todos compreendem que os seus Grémios e as Brigadas Técnicas trabalham para o bem da Lavoura. A concessão de subsídios pelo Estado tem contribuído indubitavelmente para a intensificação de tais obras. Deve ser a região do País onde maior número de silos se tem construído. Outro tanto esperamos poder dizer da construção de nitreiras, dado o elevado número de inscrições».

Felicitamos a direcção deste Grémio pelos óptimos resultados conseguidos na sua gerência de 1955.

Relatório da Administração-Geral do Porto de Lisboa — Volume II (Elementos estatísticos do ano de 1954).

Em artigo especial, referimo-nos já ao 1.º volume do Relatório da Administração-Geral do Porto de Lisboa, referente a 1954. Cumpre-nos agora registar o aparecimento do 2.º volume, com elementos estatísticos referentes ao mesmo ano.

Em 1954 entraram no nosso primeiro porto 5 172 navios, sendo nacionais 2 2979 e estrangeiros 2 193. As estatísticas oferecem leitura de interesse, pois indicam-nos não só as qualidades mas também as quantidades de mercadorias importadas e exportadas.

Remetemos a atenção dos leitores para as páginas dedicadas ao movimento de mercadorias com o Ultramar. Os números insertos testemunham a importância económica dessas parcelas do Império.

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal — Relatório e Contas da Direcção referente ao ano de 1955.

É sempre com prazer que recebemos os relatórios que nos informam sobre as actividades dos organismos ferroviários.

O Relatório com as contas da Direcção, referente ao ano de 1955, do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, proporcionou-nos leitura de interesse.

A digna Direcção desse Sindicato, começando por declarar que a acção dos Dirigentes Sindicais não sendo embora das mais ingratas sobre a terra, não deixa de ser bastante espinhosa. A questão é cumprir o seu mandato.

Os sete primeiros meses da Direcção decorreram em diligências para ver nascer o Acordo Colectivo de Trabalho com a C. P., o qual entrou em vigor em 1 de Julho de 1955.

Com a assinatura do Acordo Colectivo do Trabalho definiram-se muitas situações que durante longos anos tiveram uma feição transitória, incompleta e instável, como, por exemplo, quadros do pessoal, ordenados, estabilidade e garantia no emprego, etc.

A Direcção termina assim as suas considerações acerca dos A. C. T.:

«Os Acordos Colectivos do Trabalho representam

a boa vontade do Governo da Nação, que não obstante a péssima situação financeira da C. P. não hesitou no encargo de 60.000 contos anuais para atender às justas reclamações dos ferroviários e representam, por outro lado, um instrumento de trabalho que os factos e a necessidade levarão a um aperfeiçoamento conducente à satisfação das nossas aspirações.»

No referente a assistência médica, foi notável a acção deste Sindicato.

Por tudo, bem merece a Direcção deste Sindicato, pelo esforço com que vem dirigindo os seus diversos e amplos serviços, os agradecimentos dos seus filiados.

Companhia de Seguros «Tranquilidade» — Relatório e Contas de 1955.

Da Companhia de Seguros «Tranquilidade», fundada no Porto em 1871, recebemos o Relatório e Contas do 84.º exercício, findo em 31 de Dezembro de 1955.

O Conselho de Administração, a que preside o sr. Dr. José Ribeiro Espírito Santo Silva, ao dirigir-se aos accionistas desta Companhia, confessa-se grato por verificar o incremento que tem vindo a observar no Ramo Vida, tendo as reservas quase atingido os 100 000 contos e os capitais seguros excedido os 360 000 contos.

A conta de Ganhos e Perdas apresenta o saldo de 10.269.271\$57, tendo sido proposto o saldo de 265.111\$17 para conta nova.

FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, LDA.

FUNDADA EM 1824

LOUÇA DE MESA ESPECIALMENTE ESTU-
DADA PARA HOTÉIS E RESTAURANTES

FORNECEDORA DA COMPANHIA DOS WAGONS-LITS

SEDE: — LARGO DO BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º — LISBOA

TELEFONES 32393/96



BARCELOS — A entrada da nova estação

Empresa Têxtil de Barcelos, L.^{da}

Malhas **TEBE** Passamanarias

TELEFONES { 8 385 8386 P.P.C. TELEGRAMAS — **TEBE**
2 2933 — PORTO

BARCELOS

PORTUGAL

Manuel Fernandes do Vale

Louças Regionais e Decorativas — Depósito e Exportação

CASA FUNDADA EM 1910

GALEGOS, S. MARTINHO

BARCELOS
PORTUGAL

A CAFEZEIRA DE BARCELOS

DE **MANUEL DA CRUZ DIAS**

Casa especializada em Cafés e Cevada — Completo sortido em Merceria fina — Grande sortido em Conservas

Rua Barjona de Freitas Telefone 8410 **BARCELOS**

Sociedade Comercial CASA DO CAFÉ, L.^{da}

Armazenistas de Merceria e Fábrica de Torrefacção

TELEFONE 8390

Rua D. António Barroso, 61-63

BARCELOS

MOAGEM DE GALENA

DE

Orlando Fernandes Macedo Soutelo

Areias S. Vicente

BARCELOS

Fábrica de Cerâmica de MANUEL FERREIRA

SOCIEDADE DOS CERAMISTAS DE BARCELOS, L.^{da}

Gerente: Abilio Gonçalves Ferreira

Importação e venda de Galena por junto e retalho e moído para louças

Lugar do Rio — Lama

BARCELOS

JOÃO GONÇALVES MARTINS

Depósito da VIDAGO, MELGAÇO & PEDRAS SALGADAS

Agência de "A MUNDIAL"

Avenida Alcides Faria

Telefone 8279

BARCELOS

ESTATUÁRIA BARCELENSE

Completo sortido em Louças Regionais

e Artísticas — Exportação

TELEFONE P.F. 8887

GALEGOS, S. MARTINHO

// **BARCELOS — PORTUGAL**

José Pereira da Quinta, Sucrs., L.^{da}

Armazenistas de Merceria

Depositário de tabacos, adubos e sulfatos

Agentes Bancários

TELEFONE 8223

BARCELOS

A Lavoura de Barcelos, L.^{da}

Telef. 8212

Revendedores dos tubos de Fibrocimento «Cimianto»

Aubos Agrícolas — Materiais de construção —
Tubos de barro-tipo Grés — Insecticidas — Fungi-
cidas — Tintas e Drogas

FILIAIS

BARCELOS: Rua Diogo Pinheiro, 3; Avenida Alcides
Faria, 14 e Rua Faria Barbosa, 4
ESPOSENDE: Rua Narciso Ferreira, 54

**Sociedade Decorativa
de Louças de Barcelos, L.^{da}**

**Louças Artísticas e Regionais
Fabrico de Imagens em Terra-cota**

Agente em Lisboa:

JOSÉ MARIA JOAQUIM**EXPORTAÇÃO**

Galegos, Santa Maria

Com Armazém na

Barcelos-Portugal

R. das Flores ao Castelo, 14

FÁBRICA DE CERÂMICA

— DE —

ARMINDO GONÇALVES FERREIRA

Fabricação esmerada de louças de barro vidrado, talhas para azeite
em todos os tamanhos, canecas e vasos para flores. Tubos vidrados
em todos os diâmetros. Brinquedos para criança. Toma-se conta
de qualquer encomenda que diga respeito à arte.

Lama — BARCELOS**Augusto Figueiredo & Silva, L.da**

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

Rua Filipa Borges n.ºs 7 e 9 — Telefone n.º 8335

BARCELOS

ÓLEOS, PNEUS E ACESSÓRIOS
BATERIAS «ARGA» E ÓLEOS «GERM»

— DE —

CARLOS FARIA DE CARVALHO

TELEFONE 8521

Avenida Dr. Oliveira Salazar, 64-65

BARCELOS**MOTORES**

ELÉCTRICOS, a Gasoil e a petróleo — Acessórios
galvanizados, óleos, mangueiras, correias, Rádios,
fogões eléctricos, cilindros, frigoríficos, etc.

CORRÊA & CARDOSO

Telefone 8442

BARCELOS**FÁBRICA CERÂMICA
DOMINGOS FERREIRA DA SILVA**

Especializada em louças vidradas

LAMA

BARCELOS**FARMÁCIA LAMELA**Medicamentos — Perfumarias
Director Técnico**PLÁCIDO LAMELA**

Telefone 8384, Rua D. António Barroso

BARCELOS**FÁBRICA BARCELENSE**

MEIAS NYLON PARA SENHORA
PEÚGAS PARA HOMEM
MEIAS SPORT PARA CRIANÇA
RENDAS DE ALGODÃO E SEDA

**BARCELOS (Minho)****PORTUGAL****Fábrica Cerâmica**

DE

Cândido Pinheiro Durães

FUNDADA EM 1918

**Louças Regionais e Artísticas
Exportação**

APARTADO N.º 16

End. Telegráfico: CERÂMICA

Galegos, S. Martinho

BARCELOS — Portugal**COIMBRA HOTEL**

Telef. 2706 e 5006

HOTEL AVENIDA

Telef. 2155

COIMBRA (Portugal)

Proprietário Gerente: FILIPE PAIS FIDALGO

CONFEITARIA «LANCHE»**D. M. RAMOS**

Caramelos — Rebuçados — Amêndoas — Marmelada

Telefones: Fábrica 26, Residência 70

MORTÁGUA (Portugal)**JOSÉ MARIA DOS SANTOS & C.^a, Limitada
COIMBRA**

ESCRITÓRIOS: Rua da Sofia, 77 — Telef. 2411
GARAGEM: Rua Mário Pais — Telef. 3769

Sociedade Comercial José Rosa, L.da

Vinhos e seus derivados. Materiais de Construção, Camionagem
de Carga, Comércio em geral

Telefone: 144

Telegramas: VINHOS

REGUENGOS DE MONSARAZ



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 40629

O «Diário do Governo», I Série, n.º 112, de 2 de Junho de 1956, publica o seguinte:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovada, para ratificação, a Convenção relativa à constituição da Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário, o Protocolo Adicional e o Protocolo de Assinatura, assinados em Berna em 20 de Outubro de 1955, cujos textos em francês e respectiva tradução são os seguintes:

Convenção relativa à constituição da Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário

Os Governos da República Federal da Alemanha, da República da Áustria, do Reino da Bélgica, do Reino da Dinamarca, da Espanha, da República Francesa, da República Italiana, do Grão-Ducado do Luxemburgo, do Reino da Noruega, do Reino dos Países Baixos, da República Portuguesa, da Suécia, da Confederação Suíça e da República Popular Federativa da Jugoslávia:

Considerando que o caminho de ferro só poderá desempenhar a sua missão na economia geral se estiver em condições de efectuar os investimentos correspondentes a uma renovação normal e a uma modernização indispensável do material circulante; que os progressos realizados na normalização do material e na sua exploração em comum encontram o complemento lógico na adopção de um sistema de financiamento internacional das compras;

Considerando que tal financiamento é susceptível de constituir uma verdadeira operação de consolidação dos esforços técnicos feitos para garantir uma integração progressiva dos caminhos de ferro no plano europeu; que este financiamento se adapta muito particularmente ao material circulante composto de unidades normalizadas, cuja propriedade pode ser facilmente transferida de um país para outro;

Considerando que o Caminho de Ferro Federal Alemão, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, os Caminhos de Ferro Italianos do Estado, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, os Caminhos de Ferro Federais Suíços, os Caminhos de Ferro Neerlandeses S. A., os Caminhos de Ferro do Estado da Suécia, a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses, os Caminhos de Ferro Jugoslavos, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os Caminhos de Ferro Federais Austríacos, os Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês, os Caminhos de Ferro do Estado Norueguês:

Convencionaram constituir a Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário (designada a seguir por «Sociedade»);

Considerando que, tanto pela sua composição como pelo seu objectivo, a Sociedade apresenta um interesse público e um carácter internacional;

Verificando-se, com efeito, que a Sociedade tem por fim favorecer, nas melhores condições possíveis, o equipamento e a exploração do serviço público dos transportes ferroviários das Partes Contratantes;

Desejando, nestas condições, dar à Sociedade todo o apoio possível;

Reconhecendo que a acção da Sociedade no campo económico e financeiro deve ser facilitada com medidas excepcionais e que a sua constituição e o seu funcionamento não devem ter como resultado fazer suportar pelas administrações de caminho de ferro interessadas impostos e taxas que não lhes caberiam se cada uma delas se tivesse encarregado da aquisição de material pelos seus próprios meios;

Considerando que o crédito da Sociedade, que deverá recorrer a empréstimos para financiamento de uma grande parte das aquisições a fazer, só poderá ser obtido e mantido com a condição de que os compromissos tomados para com ela pelas administrações de caminho de ferro sejam respeitados em todas as circunstâncias;

Designaram os representantes abaixo assinados, os quais, devidamente autorizados, estipularam o seguinte:

ARTIGO 1

a) Os Governos que participam da presente Convenção aprovam a constituição da Sociedade, que será regida pelos Estatutos anexos à presente Convenção (a seguir designados por «Estatutos») e, a título subsidiário, pelo direito do Estado onde se encontra a sua sede, em tudo o que não esteja derogado pela presente Convenção.

b) O Governo do Estado onde se encontrar a sede tomará as providências necessárias para permitir a constituição da Sociedade logo que a presente Convenção entre em vigor.

ARTIGO 2

a) Os Estatutos, bem como qualquer modificação que lhes seja introduzida nas condições por eles previstas e tendo em consideração as disposições a seguir, serão válidos e terão aplicação não obstante qualquer disposição em contrário do direito do Estado onde se encontrar a sede.

b) Ficarão dependentes de acordo de todos os Governos que participam da presente Convenção e que tenham uma administração de caminho de ferro accionista da Sociedade as modificações das disposições dos Estatutos relativas:

À sede da Sociedade;

Ao seu objectivo;

À sua duração;

Às condições estabelecidas para admissão de uma administração de caminho de ferro como accionista da Sociedade;

À maioria qualificada exigida em certos casos para as votações da assembleia geral;

À atribuição de direito de voto igual a todos os administradores;

A garantia, da parte dos accionistas, da execução dos contratos de financiamento celebrados pela Sociedade (disposições incluídas, respectivamente, nos artigos 2, 3, 4, 9, 15, 18 e 27 dos Estatutos anexos).

c) Ficarão dependentes de acordo do Governo do Estado onde se encontrar a sede as modificações das disposições dos Estatutos relativas a aumento ou diminuição do capital social, direito de voto dos accionistas, composição do conselho de administração e distribuição de lucros (disposições incluídas, respectivamente, nos artigos 5, 15, 18 e 30 dos Estatutos anexos).

d) O Governo do Estado onde se encontrar a sede comunicará imediatamente aos outros Governos todas as modificações dos Estatutos decididos pela Sociedade. Nos casos pre-

vistos nas alíneas b) e c) do presente artigo as modificações serão aplicáveis no prazo de três meses, a contar da data da notificação, se qualquer Governo, cujo acordo seja exigido em consequência das referidas alíneas, não se opuser. As oposições apresentadas, em virtude da presente alínea, serão notificadas ao Governo do Estado onde se encontrar a sede, que as comunicará aos outros Governos.

e) No caso de oposição da parte de um Governo, este consultará os outros Governos, se algum deles o pedir, a fim de examinarem a oportunidade das modificações em questão.

ARTIGO 3

a) Quando os contratos celebrados entre a Sociedade e as administrações de caminho de ferro para pôr à sua disposição material comprado pela Sociedade forem sujeitos à lei do Estado onde se encontrar a sede, a Sociedade ficará proprietária do material em questão até ao momento em que ela tenha recebido a totalidade do preço, salvo acordo expresso em contrário, sem que seja necessário qualquer registo oficial. Neste caso, se se verificar a rescisão de um contrato, em consequência de atraso de alguma administração, a Sociedade terá direito a pedir, além das indemnizações de perdas e danos, por motivo de falta de cumprimento do contrato, a restituição do material em questão, sem que deva restituir as prestações já recebidas.

b) Os tribunais do Estado onde se encontrar a sede conhecerão dos litígios que lhes forem submetidos, relativos aos contratos celebrados entre a Sociedade e as administrações de caminho de ferro, sujeitos à lei do referido Estado.

ARTIGO 4

a) Os Governos concederão às suas administrações de caminho de ferro as autorizações necessárias para o cumprimento de todos os actos relativos à constituição da Sociedade.

b) Os Governos facilitarão às suas administrações de caminho de ferro o cumprimento de todos os actos respeitantes às actividades da Sociedade.

ARTIGO 5

a) Se, em virtude de disposições nacionais existentes, o Estado não estiver ligado aos compromissos contraídos por uma administração de caminho de ferro do seu país, accionista da Sociedade, quer inteiramente, quer no limite de uma parte do seu património, o Governo garantirá os compromissos assumidos por essa administração de caminho de ferro para com a Sociedade.

b) Todavia, esta garantia não será obrigatoriamente concedida no caso de a referida administração de caminho de ferro ter ela própria dado a sua garantia principal a uma administração de caminho de ferro que não seja accionista da Sociedade ou a qualquer outro organismo ferroviário. Neste último caso, na falta de garantia do Governo de que depender a administração accionista, os outros Governos não assumirão nenhuma obrigação de garantia.

ARTIGO 6

a) As decisões da Sociedade relativas à criação de agências ou sucursais deverão ser aprovadas por todos os Governos que participam da presente Convenção e que tenham uma administração de caminho de ferro accionista da Sociedade. As formalidades previstas nas alíneas d) e e) do artigo 2 aplicar-se-ão às decisões da Sociedade a que se refere a presente alínea.

b) A Sociedade fará todos os anos um relatório aos Governos que participem da presente Convenção e que tenham uma administração de caminho de ferro accionista da Sociedade acerca do desenvolvimento da Sociedade e da sua situação financeira. Esses Governos consultar-se-ão sobre todos os problemas de interesse comum derivados do funcionamento

da Sociedade e sobre as providências que se revelarem necessárias a tal respeito.

ARTIGO 7

a) Em caso de necessidade, os Governos que participam na presente Convenção tomarão as providências convenientes para que as operações realizadas pela Sociedade, para efeitos de atribuição de material ferroviário às administrações de caminho de ferro, em propriedade imediata ou diferida, se efectuem sem que delas resultem encargos fiscais suplementares em relação à aquisição directa do mesmo material pelas administrações de caminho de ferro.

b) Análogamente, no que respeita às importações e exportações de material ferroviário, realizadas no plano das operações indicadas na alínea anterior, os Governos tomarão, se for necessário, as providências convenientes para que tais importações e exportações se efectuem sem que delas resultem encargos fiscais e aduaneiros suplementares em relação às importações e exportações directas do mesmo material pelas administrações de caminho de ferro.

c) As vantagens especiais de carácter fiscal autorizadas pelo Estado onde se encontrar a sede, para efeitos de constituição e funcionamento da Sociedade, figurarão em um Protocolo adicional à presente Convenção, celebrado entre o Estado onde se encontrar a sede e os outros Governos que participam da presente Convenção.

ARTIGO 8

Os Governos que participam da presente Convenção tomarão as providências convenientes para facilitar, quando for necessário, as importações e exportações de material correspondentes à actividade da Sociedade.

ARTIGO 9

Os Governos que participam da presente Convenção tomarão as providências convenientes, no âmbito da sua regulamentação de câmbios para assegurar os movimentos de fundos resultantes da constituição e actividade da Sociedade.

ARTIGO 10

Se, posteriormente, se verificasse que a aplicação de disposições legislativas no país onde se encontrar a sede ou no país de um outro Governo que participe da presente Convenção era susceptível de levantar dificuldades ao prosseguimento dos objectivos da Sociedade, o Governo em questão consultaria os outros Governos, a pedido de um deles, com o fim de aplanar essas dificuldades segundo o espírito das disposições da presente Convenção e do Protocolo adicional citado na alínea c) do artigo 7.

ARTIGO 11

a) A partir da entrada em vigor da presente Convenção, qualquer Governo de um país europeu não signatário poderá aderir a ela, mediante notificação dirigida ao Governo da Suíça.

b) Todavia, a adesão de um Governo que não seja membro da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes só se tornará efectiva com o consentimento unânime dos Governos que participam da presente Convenção, notificado ao Governo da Suíça.

c) A adesão à presente Convenção implicará a adesão ao Protocolo adicional citado na alínea c) do artigo 7.

ARTIGO 12

A presente Convenção é celebrada pela duração da Sociedade.

ARTIGO 13

a) Qualquer Governo que participe da presente Convenção, e que não tenha nenhuma administração de caminho de ferro accionista da Sociedade ou cujas administrações de caminho de ferro deixaram todas de ser accionistas da Sociedade, poderá retirar-se da presente Convenção mediante aviso prévio de três meses, dirigido ao Governo da Suíça. Todavia, no caso de este aviso prévio ser dado pelo Governo do Estado onde se encontrar a sede, este não poderá retirar-se da Convenção antes de a sede da Sociedade ter sido transferida para outro Estado.

b) A retirada de um Governo realizada nos termos do presente artigo não prejudicará as obrigações assumidas pelo referido Governo em consequência do artigo 5 no que se refere aos compromissos contraídos pela sua ou suas administrações de caminho de ferro quando eram accionistas da Sociedade.

ARTIGO 14

Qualquer divergência entre os Governos que participam da presente Convenção, relativa à interpretação ou à aplicação da mesma Convenção, será submetida a decisão do Tribunal Internacional de Justiça, a não ser que se concorde com outro processo.

ARTIGO 15

a) A presente Convenção entrará em vigor um mês depois de o Governo da Suíça a ter ratificado, bem como ao Protocolo adicional citado na alínea c) do artigo 7, desde que as acções pertencentes às administrações de caminho de ferro dos Governos que assinaram sem reserva de ratificação ou que a assinaram com reserva de ratificação e depositaram o seu instrumento de ratificação representem 80 por cento do capital social da Sociedade.

b) Para qualquer signatário que a ratificar ulteriormente a Convenção entrará em vigor na data de depósito de instrumento de ratificação.

c) Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do Governo da Suíça.

ARTIGO 16

a) Não obstante as disposições do artigo anterior, os signatários convencionam aplicar a presente Convenção a título provisório, na medida compatível com as respectivas normas constitucionais. No acto da assinatura cada Governo deverá informar em que condições e dentro de que limites aplicará a presente Convenção a título provisório.

b) O presente artigo entrará em vigor para todos os Governos que tiverem assinado a presente Convenção, sob reserva ou não da ratificação, quando o Governo da Suíça tiver ratificado a Convenção e o Protocolo adicional citado na alínea c) do artigo 7.

ARTIGO 17

O governo da Suíça comunicará a todos os Governos que participam da presente Convenção e à Sociedade, logo que os receba, os instrumentos de ratificação, adesão ou aviso prévio de retirada. Notificar-lhes-á, igualmente, a data de entrada em vigor da presente Convenção.

Em testemunho do que os representantes abaixo assinados, depois de terem comunicado os seus planos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção:

Feita em Berna, a 20 de Outubro de 1955, em francês, alemão e italiano, num só exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Governo da Suíça, o qual transmitirá uma cópia autenticada a todos os Governos membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Pela República Federal da Alemanha:

Seebohm.

Sob reserva de ratificação.

Pela Áustria:

Waldbrunner.

Sob reserva de ratificação.

Pela Bélgica:

E. Anseele.

Sob reserva de ratificação.

Pela Dinamarca:

Palle Christensen.

Sob reserva de ratificação.

Pela Espanha:

José de Aguinaga.

Sob reserva de ratificação.

Pela França:

L. Corniglion-Molinier.

Sob reserva de ratificação.

Pela Itália:

Armando Angelini.

Sob reserva de ratificação.

Pelo Luxemburgo:

V. Bodson.

Sob reserva de ratificação.

Pela Noruega:

Kolbjörn Varmann.

Sob reserva de ratificação.

Pelos Países Baixos:

J. Algera.

Sob reserva de ratificação.

Por Portugal:

M. Gomes de Araújo.

Sob reserva de ratificação.

Pela Suécia:

Sven Andersson.

Sob reserva de ratificação.

Pela Suíça

Giuseppe Lepori.

Sob reserva de ratificação.

Pela Jugoslávia:

Peko Dapcevice,

Sob reserva de ratificação.

Protocolo adicional à Convenção relativa à constituição da Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário

Os Governos da República Federal da Alemanha, da República da Áustria, do Reino da Bélgica, do Reino da Dinamarca, da Espanha, da República Francesa, da República Italiana, do Grão-Ducado do Luxemburgo, do Reino da Noruega, do Reino dos Países Baixos, da República Portuguesa, da Suécia e da República Popular Federativa da Jugoslávia, por um lado, e o Governo da Confederação Suíça, por outro lado, signatário da Convenção relativa à constituição da Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário (designada a seguir por «Convenção»);

Visto a alínea c) do artigo 7 da dita Convenção;

Verificando que os estatutos da Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário (designada a seguir por «Sociedade»), anexos à Convenção, prevêem que a sede da Sociedade será em Basileia (Suíça);

Verificando que o Governo da Suíça está disposto a conceder vantagens especiais, em matéria fiscal, para a constituição e funcionamento da Sociedade;

Estipularam o seguinte:

ARTIGO 1

A Sociedade beneficiará na Suíça, enquanto aí tiver a sua sede, das seguintes isenções fiscais, sem prejuízo da aplicação das disposições 7 a) e b) da Convenção:

- 1.º Isenção de imposto do selo para a emissão das acções da Sociedade.
- 2.º Isenção de imposto para a defesa nacional sobre o rendimento, capital e reservas e de qualquer futuro imposto federal directo que o possa substituir.
- 3.º Isenção de imposto do selo para a emissão, de imposto do selo sobre os cupões e de imposto antecipado para os títulos (e juros) dos empréstimos da Sociedade, subscritos exclusivamente no estrangeiro, os quais não serão admitidos à cotação das bolsas suíças e os seus juros e reembolsos serão efectuados exclusivamente por estabelecimentos estrangeiros.
- 4.º Isenção de imposto antecipado sobre os dividendos que a Sociedade pagar às administrações de caminho de ferro.
- 5.º Isenção de suplemento de taxa pela inscrição no registo do comércio.
- 6.º Isenção de imposto cantonal e comunal sobre o juro e o património da Sociedade no Cantão de Basileia-Cidade.

ARTIGO 2

O presente Protocolo entrará em vigor logo após a sua ratificação pelo Governo da Suíça, o qual comunicará a referida ratificação aos outros Governos signatários.

Em testemunho do que os representantes abaixo assinados, depois de terem comunicado os seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Berna, a 20 de Outubro de 1955, em francês, alemão e italiano, num só exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Governo da Suíça, o qual transmitirá uma cópia autenticada a todos os Governos membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Pela Suíça:

Giuseppe Lepori,

Sob reserva de ratificação.

Pela República Federal da Alemanha:

Seebohm.

Sob reserva de ratificação.

Pela Áustria:

Waldbrunner.

Sob reserva de ratificação.

Pela Bélgica:

E. Anseele.

Sob reserva de ratificação.

Pela Dinamarca:

Palle Christensen.

Sob reserva de ratificação.

Pela Espanha:

José de Aguinaga.

Sob reserva de ratificação.

Pela França:

L. Corniglion-Molinier.

Sob reserva de ratificação.

Pela Itália:

Armando Angelini.

Sob reserva de ratificação.

Pelo Luxemburgo:

V. Bodson.

Sob reserva de ratificação.

Pela Noruega:

Kolbjörn Varmann.

Sob reserva de ratificação.

Pelos Países Baixos:

J. Algera.

Sob reserva de ratificação.

Por Portugal:

M. Gomes de Araújo.

Sob reserva de ratificação.

Pela Suécia:

Sven Andersson.

Sob reserva de ratificação.

Pela Jugoslávia:

Peko Dapcevic.

Sob reserva de ratificação.

Protocolo de assinatura da Convenção relativa à constituição da Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário

Os representantes dos Governos signatários da Convenção relativa à constituição da Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário (designada a seguir por «Convenção»), assinada nesta data:

I. Consignaram de comum acordo o seguinte:

a) A expressão «em caso de necessidade» que figura no artigo 7 da Convenção significa especialmente que, se a legislação de um país permitir à Sociedade efectuar as suas operações, em conformidade com os Estatutos e o Acordo de base, sem que delas resulte nenhum encargo fiscal suplementar, o Governo interessado não será obrigado a adoptar disposições de isenção.

b) O termo «material» que figura no artigo 8 da Convenção refere-se ao material ferroviário no sentido do artigo 3 dos Estatutos.

c) A expressão «disposições legislativas» no sentido do artigo 10 da Convenção envolve especialmente as leis fiscais.

II. Registaram-se as seguintes declarações relativas aos artigos 5, 7 e 9 da Convenção:

a) Os Governos da República Federal da Alemanha, da República da Áustria, do Reino da Dinamarca, da República Italiana, da Suécia e da Confederação Suíça declaram, no que respeita ao artigo 5 da Convenção, que nos seus países o Estado se obriga, em virtude das disposições legislativas existentes, pelos compromissos contraídos pelas suas administrações de caminho de ferro que participem na constituição da Eurofima no sentido do referido artigo 5.

b) O Governo da República Federal da Alemanha, referindo-se à interpretação dada ao artigo 7 da Convenção pelo presente Protocolo, declara que, nas condições da legislação actual, cumpre as disposições do artigo 7 sem que tenha de adoptar medidas de exoneração fiscal.

c) O Governo da Confederação Suíça interpreta o texto do artigo 9 do modo seguinte:

1. As transferências de fundos provenientes da subscrição em dinheiro e as transferências das importâncias referentes aos alugueres dos vagões que constituem bens em espécie efectuar-se-ão independentemente de qualquer acordo bilateral ou multilateral.

2. O produto de um empréstimo lançado no mercado de um país que não seja o da sede da Eurofima só será transferido para este na medida necessária para permitir à Eurofima fazer face às suas obrigações.

d) O Governo do Reino dos Países Baixos declara que não se considera ligado à interpretação anterior dada pelo Governo da Confederação Suíça ao artigo 9 da Convenção.

III. Registaram-se as seguintes declarações, feitas em conformidade com o artigo 16 da Convenção:

a) Os Governos do Reino da Bélgica, da República Francesa, da República Italiana, do Grão-Ducado do Luxemburgo, da República Portuguesa e da Confederação Suíça declararam dispostos a partir da entrada em vigor do artigo 16 da Convenção, a tomar as providências exigidas para aplicação da Convenção quando esta entrar em vigor, com excepção, todavia;

para o Governo do Reino da Bélgica, dos artigos 5, 7 a) e b), 8 e 14;
para o Governo da República Francesa, do artigo 7 a) e b);
para o Governo da República Italiana, dos artigos 3 b), 5, 7 a) e b), 8, 9, 11 c) e 14;
para o Governo do Grão-Ducado do Luxemburgo, dos artigos 7 a e b) e 8.

Relativamente a estes artigos os Governos em questão declararam que as referidas providências serão tomadas logo que eles tiverem ratificado a Convenção.

b) Os Governos da República da Áustria, do Reino da Dinamarca, de Espanha, do Reino da Noruega, do Reino dos Países Baixos, da Suécia e da República Popular Federativa da Jugoslávia declararam-se dispostos, logo que tiverem ratificado a Convenção e contanto que o artigo 16 da Convenção tenha entrado em vigor, a tomar as providências exigidas para aplicação da Convenção, quando ela estiver em vigor, com excepção, todavia:

para o Governo do Reino dos Países Baixos, do artigo 5, 7 a) e b), 8 e 14;
para o Governo da República Francesa, do artigo 7 a) e b);
para o Governo da República Italiana, dos artigos 3 b), 5, 7 a) e b), 8, 9, 11 c) e 14;
para o Governo do Grão-Ducado do Luxemburgo, dos artigos 7 a) e b) e 8.

Relativamente a este artigo o Governo do Reino dos Países Baixos declara que as providências exigidas pelo artigo 5 serão tomadas logo que as acções pertencentes às administrações do caminho de ferro dos Governos que aplicam a Convenção, em conformidade, com o artigo 16, representam 80 por cento do capital social da Eurofima.

c) O Governo da República Federal da Alemanha declarou que tomara as providências exigidas para aplicação da Convenção quando esta for ratificada na República Federal.

IV. Os Governos da Espanha da República Francesa, da República Italiana, do Reino da Noruega, da Suécia e da República Popular Federativa da Jugoslávia, referindo-se à Decisão tomada em 8 de Julho de 1955 pelos Ministros do Grupo restrito n.º 1 da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, declaram considerar que entre si e nas suas relações recíprocas com os outros signatários o texto francês da Convenção do Protocolo, adicional à Convenção e do presente Protocolo, assinados nesta data, fará fé em caso de divergência dos textos.

Feito em Berna, a 20 de Outubro de 1955, em francês, alemão e italiano, num só exemplar, que ficará depositado nos

arquivos do Governo da Suíça, o qual transmitirá uma cópia autenticada a todos os Governos membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Pela República Federal da Alemanha:
Seebohm.

Pela Áustria:
Waldbrunner.

Pela Bélgica:
E. Anseele.

Pela Dinamarca:
Palle Christensen.

Pela Espanha:
José de Aguinaga.

Pela França:
L. Corniglion-Molinier.

Pela Itália:
Armando Angelini.

Pelo Luxemburgo:
V. Bodson.

Pela Noruega:
Kolbjörn Varmann.

Pelos Países Baixos:
J. Algera.

Por Portugal:
M. Gomes de Araújo.

Pela Suécia:
Sven Andersson.

Pela Suíça:
Giuseppe Lepori.

Pela Jugoslávia:
Peko Dapcevic.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 2 de Junho de 1956. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Dias Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo.*

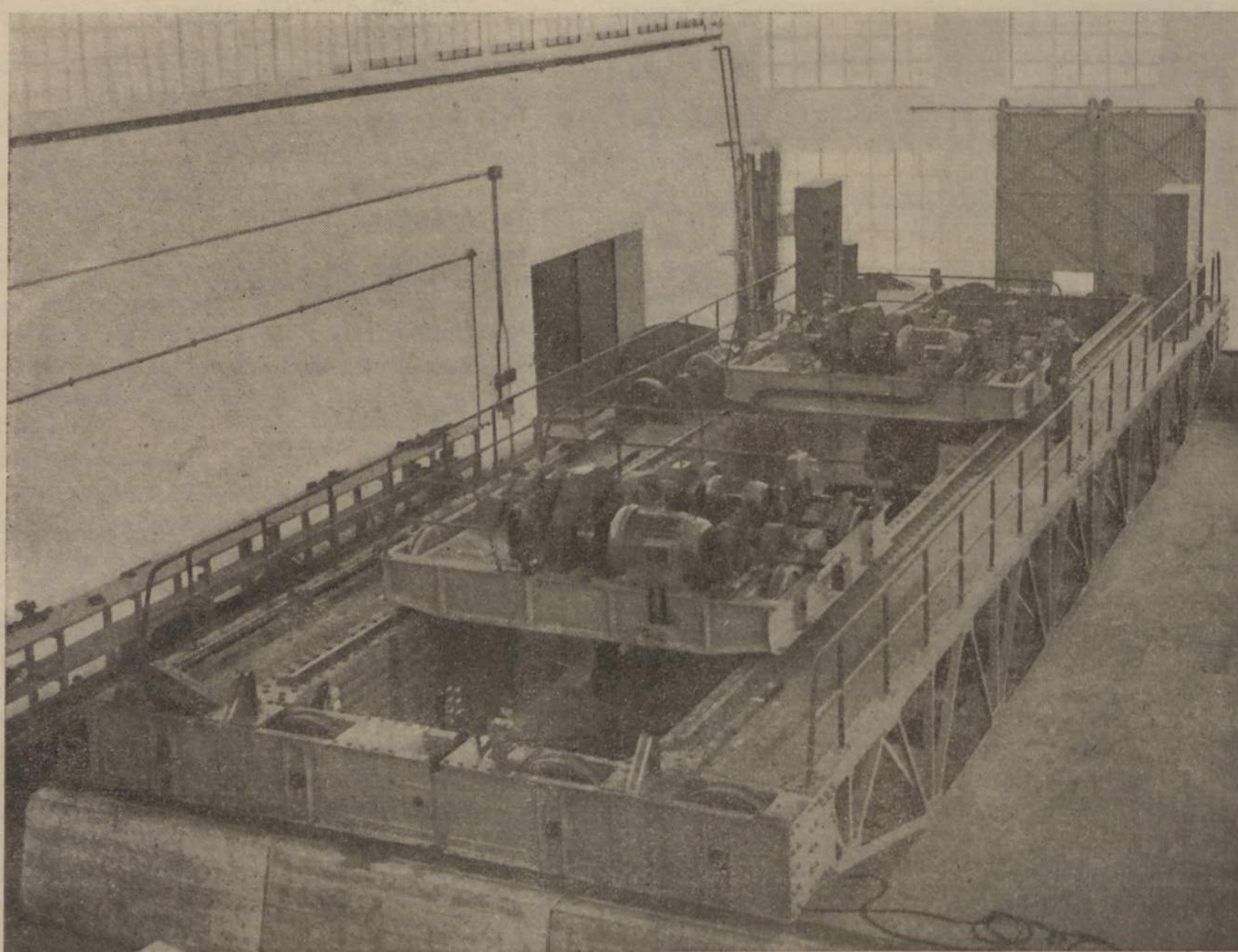
RAMOS-PINTO

PORTO ■ GRANDE ■ QUINADO

PROJECTO E FABRICO DE
MAGUE

S. E. MONIZ DA MAIA & VAZ GUEDES, L.^{DA}

Alverca-Portugal



Ponte rolante de 120 Ton. e 19 m de vão com 2 carros de movimentos sincronizados, destinada à movimentação de locomotivas nas Oficinas dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

PONTES ROLANTES
GUINDASTES
GRUAS, DERRICKS E GUINCHOS
APARELHOS DE ELEVAÇÃO ESPECIAIS
CONSTRUÇÕES METÁLICAS PESADAS

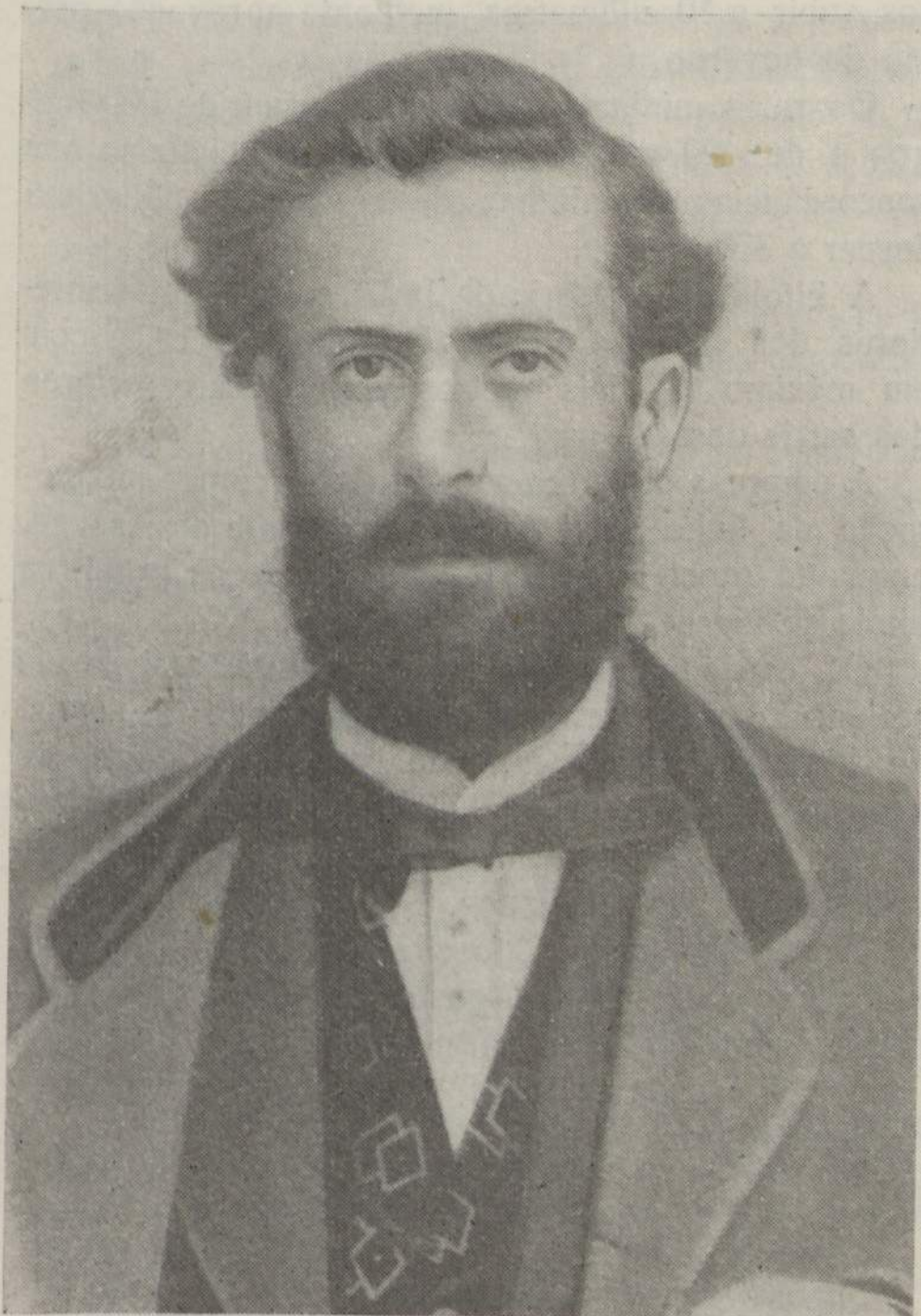
No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

Elaborou o projecto dos edifícios para montagem de umas oficinas convenientes e instalação de máquinas-ferramentas já adquiridas e outras, que fez rapidamente importar.

Albaret encontrou um precioso auxiliar em um



João Evangelista d'Albaret.

dos primitivos agentes do nosso serviço ferroviário, Carlos Augusto Ethur, conhecido entre os operários, que muito o respeitavam, por «Mestre Carlos».

Mestre Carlos, apuradas as suas qualidades na-

turais com a longa prática e as lições dos engenheiros com quem trabalhou, prestou mais tarde valiosos serviços nos caminhos de ferro do Estado, a cujo serviço estava quando faleceu.

Com a modificação da primitiva bitola de via de 1^m,44 para 1^m,67, necessário se tornou proceder à correspondente adaptação do nosso material circulante, tudo sem interromper nem perturbar o serviço público. Disto se ocupou Albaret, com a sua habitual actividade e competência.

Grande parte dos vagonos foram condenados, por já não merecerem essa adaptação e bem assim a maior parte das locomotivas, já velhas e cansadas, algumas das quais acabaram os seus dias nos trabalhos de movimento de terras para a conclusão dos aterros e desaterros entre Lisboa e a ponte de Asseca (61).

Tais eram alguns dos homens de quem a larga visão de Salamanca se soube rodear, não esquecendo nunca, inteligentemente, que se os melhores trabalhadores nada são sem um grande chefe, também este nada será sem saber escolher, acarinhar, estimular pelo apreço e ele próprio elevar e engrandecer os seus colaboradores.

Começou então essa memorável campanha de quatro anos, em que, como alguém escreveu, «se jogou a sorte dos caminhos de ferro em Portugal».

O centro da acção era em Lisboa, no antigo palácio dos Duques de Palmela, no Calhariz, onde funcionavam as repartições da empresa e, segundo parece, a própria morada de Salamanca. Este, com os seus admiráveis colaboradores, era o grande impulsionador da nova e esperançosa fase que se ia iniciar para os nossos caminhos de ferro.

*

Liberto, pois, do contrato com Morton Petto, o governo, por decreto de 30 de Julho de 1859, abriu concurso, pelo período de 40 dias, para adjudicação das linhas do Norte e Leste, nas condições estabelecidas para o contrato provisório e com depósito prévio de 40 mil libras no Banco de Portugal. A licitação

basear-se-ia sobre o *quantum* da subvenção a pagar pelo governo por quilómetro de linha construída. Reservava-se o governo o direito de admitir à licitação apenas os concorrentes que dessem garantias para uma empresa tão considerável e, em caso de ausência de concorrentes, a adjudicação seria feita a D. José de Salamanca pelo preço da subvenção quilométrica estipulado no contrato, de 112.500 francos por quilómetro para a linha de Leste e de 135.000 francos para a do Norte, devendo a primeira estar terminada no prazo de três anos e a segunda no de cinco.

Não apareceu, de facto, nenhum concorrente, pelo que, em 12 de Setembro, foi feita a concessão a D. José de Salamanca, concessão confirmada pelo contrato definitivo de 14 do mesmo mês.

O auto de adjudicação definitiva foi lavrado no gabinete do ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, António de Serpa Pimentel, pelo chefe da Repartição Central da Direcção Geral de Obras Públicas, Ernesto de Faria, com a presença de D. José de Salamanca e do bacharel António Cardoso Avelino, ajudante do Procurador Geral da Coroa.

Serviram de testemunhas o bacharel António Augusto de Melo Archer, chefe interino das repartições do Comércio e Agricultura da mesma Direcção Geral, e o engenheiro civil Joaquim Júlio Pereira de Carvalho, oficial técnico do gabinete.

O contrato definitivo foi lavrado dois dias depois, como já se disse.

— Compreende quatro capítulos: o primeiro trata das condições relativas à construção das linhas do Norte e Leste e fornecimento de material fixo e rolante, assim como dos direitos do Estado e da empresa sobre as diversas construções e material fornecido.

O segundo ocupa-se das concessões feitas pelo governo e a empresa.

O terceiro, das condições respeitantes à forma como a exploração devia ser feita.

O quarto, enfim, estabelecia as regras para formação da companhia, prazos de construção, multas e outras prescrições.

Sob o ponto de vista de construção, as condições essenciais eram, em resumo:

1.º: a empresa efectuaria, de sua conta e risco, com todas as obras, edifícios e instalações, o caminho de ferro da ponte de Asseca à fronteira, o qual, com a parte já construída até Lisboa, se denominaria *Linha de Leste*; o caminho de ferro, da ponte da Pedra, ou de outro ponto vizinho, na linha de Leste, até à margem direita do Douro, no Porto, e que constituiria a *Linha do Norte*; finalmente, a continuação da linha de Santa Apolónia ao Cais dos Soldados, em Lisboa, para estabelecimento da estação término daquelas linhas.

2.º: a directriz da linha de Leste seria a esco-

lhida pelo engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar e adoptada pelo engenheiro Wattier, mas passaria ao sul de Santarém, na ponte da Pedra, atravessaria o Tejo perto de Constância e iria transpor a fronteira no ponto determinado pela comissão mista, perto de Badajoz.

A directriz da linha do Norte seria a escolhida por Wattier, passando por Coimbra.

Admitia-se a possibilidade de serem introduzidas modificações nessas directrizes, principalmente entre Tomar e Pombal, mas sob condição de a empresa as submeter a prévia autorização do governo.

O caminho de ferro seria construído para uma só via, mas com expropriações, aterros e desaterros e obras de arte feitos já para a segunda via, embora só ficasse obrigada ao seu assentamento quando a receita bruta anual por quilómetro atingisse 27.000 francos, ou 4.860\$000 réis na linha de Leste e 32.400 francos, ou 5.832\$000 réis na do Norte.

Os declives máximos deveriam ser, em regra, de 7 milímetros por metro, podendo em alguns casos subir a 10 milímetros, mediante aprovação prévia do governo.

Os raios mínimos das curvas seriam de 500 metros e de 400 metros em casos excepcionais; nas concordâncias das linhas de resguardo poderiam descer a 300 metros.

A bitola da via seria de 1^m,67 entre arestas interiores dos carris e a entrevia mínima de 1^m,80 com um máximo de dois metros entre faces exteriores dos carris de cada via.

A empresa obrigava-se a não interromper a exploração da linha entre Lisboa e a ponte de Asseca, enquanto procedesse à transformação da primitiva bitola de via de 1^m,44 para 1^m,67.

Os carris e mais elementos constitutivos da via seriam dos melhores modelos e qualidade; os carris, de ferro laminado com, pelo menos, 34 quilos de peso por metro corrente para o primeiro assentamento, mas não teriam menos de 37 quilos quando tivessem de ser renovados.

É curioso que o Conselho de Obras Públicas, em parecer de 4 de Agosto de 1858, definia os carris com todos estes pormenores:

Carril em forma de T duplo, com as seguintes características:

Altura do carril	0 ^m ,129
Largura da cabeça	0 ^m ,062
Altura da haste	0 ^m ,030
Largura da haste	0 ^m ,018
Raio do círculo de arqueamento	0 ^m ,169
Raio dos círculos laterais	0 ^m ,014
Raio dos <i>congés</i>	0 ^m ,021
Corda do arqueamento	0 ^m ,043

Mais tarde, em 17 de Abril de 60, o mesmo Conselho pronunciou-se por um carril com:

Altura.	0 ^m ,120
Largura da cabeça.	0 ^m ,060
Largura da haste	0 ^m ,01675
Largura da base.	0 ^m ,100
Raio de curvatura de cabeça	0 ^m ,195

O apoio e fixação dos carris seria pelos processos, que a empresa julgasse mais convenientes, segundo os mais modernos aperfeiçoamentos, mas depois de prévia aprovação do governo.

Enquanto estes carris não fossem usados, os carris de 4^m,80 deveriam ser assentes sobre cinco travessas pelo menos.

O caminho de ferro seria vedado em toda a sua extensão por meio de sebes vivas ou grades de madeira, com barreiras de serventia abrindo para fora.

As pontes e viadutos poderiam ser de pedra, ferro ou teijolo, podendo associar-se-lhes madeira apenas no que fosse indispensável.

A empresa estabeleceria as estações de Lisboa com todas as acomodações necessárias para passageiros, mercadorias e pessoal; oficinas devidamente apetrechadas para construção e reparação do material circulante e locomotivas, armazéns cobertos e cocheiras de arrecadação e conservação desse material, etc.

A estação do Porto deveria aproximar-se, na sua construção, tanto quanto possível, das disposições adoptadas para a de Lisboa.

As locomotivas dos melhores modelos conhecidos, bem como as carruagens que seriam de três classes: as de primeira, cobertas, com assentos estofados e fechados com vidraças; as de segunda, também cobertas e fechadas com vidraças, mas os assentos de estofa mais ordinário; finalmente, as de terceira, cobertas, fechadas com cortinas e com assentos de madeira.

A concessão era pelo prazo de 99 anos, contados da data da aprovação do contrato pelas Cortes. Durante todo esse tempo, a empresa obrigou-se a conservar em bom estado de serviço a linha e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante.

Com efeito, no fim do prazo da concessão ficariam sendo pertença do Estado o caminho de ferro com todo o material fixo e todas as suas dependências e edifícios.

O material circulante, carvão e outros aprovisionamentos constituiriam propriedade da empresa, pelo que lhes teriam de ser pagos segundo o valor determinado por arbitragem.

Nestas condições, podia o governo, em qualquer época, passados quinze anos contados da data da concessão, usar da faculdade de resgate. O preço da remissão seria a média da receita líquida obtida pela empresa durante os sete anos que precederam

o da remissão, deduzida a correspondente aos dois anos menos produtivos.

Aquela média constituiria a importância de uma anuidade a pagar à empresa por cada um dos anos que faltassem para o termo da concessão. Esta anuidade nunca seria inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados por base de cálculo.

O valor do carvão, coque e outros aprovisionamentos seriam pagos à parte, pelo preço da avaliação.

À empresa era concedido um subsídio de 4.500 libras por quilómetro para a linha do Leste e de 5.400 libras por quilómetro para a linha do Norte, este contado do ponto escolhido na primeira para entroncamento da linha em direcção ao Porto.

O governo entregava à empresa, livre de quaisquer encargos ou reclamações, com todos os seus pertences e material de construção e exploração, a parte do caminho de ferro do Leste já em exploração desde Lisboa até à ponte de Asseca e o resto das obras na continuação da linha no estado em que se encontrassem. Essa secção da linha, com todos os seus pertences e material, seria paga pela empresa por 15.300.000 francos correspondentes aos 68 quilómetros, à razão de 225.000 francos por quilómetro, deduzida a subvenção de 112.500 francos por quilómetro, ou sejam 7.650.000 francos. ⁽⁵⁷⁾

A empresa teria a faculdade de construir todos os ramais que pudessem alimentar a circulação nas linhas concedidas, porém sem qualquer subsídio ou garantia.

O governo não poderia, porém, conceder durante o tempo desta concessão, sem consentimento da empresa, linha alguma paralela àquelas, a menos de 40 quilómetros de distância; mas reservava-se o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro a entroncar com as Linhas do Leste ou do Norte ou que, partindo de qualquer delas, seguisse em direcções divergentes, assim como de construir, ou fazer construir por outra empresa, os ramais, atrás referidos, quando a empresa o não quisesse fazer e o governo os julgasse necessários.

Era concedida isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte anos após o começo das obras, não incluindo, porém, o direito de trânsito sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias, não excedendo, porém, cinco por cento daqueles preços.

Igualmente era concedida isenção de direitos para entrada livre de materiais, máquinas, ferramentas e combustíveis, durante o período de construção e necessários para esta, e ainda durante mais dois anos, depois do início da exploração, para as máquinas e combustível destinados à exploração.

E lá vem a cláusula de só pagarem metade dos preços estipulados nas tarifas, por si e por suas bagagens, os militares e marinheiros em serviço, isolado ou em corpo.

Os empregados do governo encarregados da fiscalização, os da cobrança do imposto de trânsito e da fiscalização sanitária teriam livre trânsito.

Seria gratuito o transporte das malas do correio e seus condutores, em vagons para isso preparados e a empresa obrigava-se a pôr à disposição do governo, por metade do preço das tarifas, todos os meios de transporte para tropas e material de guerra.

O número de viagens por dia, em qualquer sentido, o máximo e mínimo da velocidade para os comboios de passageiros e de mercadorias, sua composição, etc., seriam regulados pela empresa com o acordo do governo.

D. José de Salamanca obrigava-se a depositar no Banco de Portugal, à ordem do governo, em dinheiro ou títulos da dívida pública, além das 40.000 libras, já depositadas, mais 20.000 libras antes de começar as obras e receber a parte construída da linha de Leste. Se o contrato fosse rejeitado pelas Cortes, Salamanca receberia integralmente o seu depósito mais o juro de 6%, se tivesse sido feito em dinheiro; se fosse em títulos, receberia os seus juros, enquanto durasse o depósito.

Essa caução iria, depois, sendo levantada à medida que fossem sendo executadas as obras, segundo um plano estabelecido no contrato e mediante informação do engenheiro fiscal.

A empresa tinha de apresentar, no prazo de um ano, contado da aprovação do contrato pelas cortes, projecto completo, com todos os elementos necessários, das linhas, incluindo as alterações que entendesse dever propor à directriz que tinha sido adoptada.

Por sua vez, o governo teria de comunicar à empresa, no prazo de um mês, a aprovação ou desaprovação, descontando-se, nos prazos para começo e conclusão das obras, o tempo que as decisões do governo levassem além daquele mês.

O início dos trabalhos de construção efectuar-se-ia, em escala proporcional à sua extensão, até um mês depois da aprovação do contrato, e continuaria, na mesma escala, de forma que a linha de Leste estaria completa, com todo o seu material fixo e circulante, edifícios e dependências, no prazo de três anos contado do dia do início das obras, e a linha do Norte no prazo de cinco anos, nos mesmos termos.

Caso estas cláusulas não fossem cumpridas, o contrato seria rescindido e a construção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de devidamente avaliados, seria posta em hasta pública por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada à empresa que maior lanço oferecesse.

Se, dentro daqueles seis meses, não houvesse arrematante, seriam as obras e material fornecido adjudicados ao Estado, sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

Exceptuavam-se, para efeitos das disposições anteriores, os casos de força maior devidamente comprovados.

No caso de interrupção total ou parcial da exploração, o governo faria pelos seus meios essa exploração por conta da empresa e, se, três meses depois, a empresa não demonstrasse estar habilitada a retomar a exploração, ser-lhe-ia aplicada a rescisão do contrato, entrando desde logo o governo na posse do caminho de ferro com todos os seus pertences e dependências, sem qualquer indemnização. Ressalvavam-se também os casos de força maior.

O governo teria o direito de fazer fiscalizar, por agentes seus, a exploração da linha férrea e o estado das linhas, dependências e material circulante, não podendo qualquer secção do caminho de ferro ser aberta à exploração sem prévia aprovação e autorização do governo.

O governo faria publicar o regulamento de polícia do caminho de ferro e a empresa, por sua vez, publicaria os regulamentos necessários, submetendo-os primeiro à aprovação do governo.

*

O contrato, de que apenas se enunciaram os tópicos essenciais, só seria válido depois de aprovado pelas Cortes e convertido em lei. Mas foi ele que ficou constituindo a base da empresa que construiu as linhas do Leste e do Norte e que ficou conhecido pela sua data de **14 de Setembro de 1859**.

D. José de Salamanca tratou, então, de organizar uma companhia e entrou com o depósito prescrito, motivo por que tomou conta da linha já construída e dos trabalhos em curso para o seu prolongamento da ponte de Asseca a Santarém.

E, não tendo surgido qualquer dificuldade, em **15 de Dezembro de 1859** foram publicados os estatutos da companhia formada por Salamanca; a 19, é lavrada a escritura de constituição da companhia nas notas do tabelião de Lisboa, Francisco Vieira da Silva Barradas, e em **22 de Dezembro** do mesmo ano é publicado o decreto que aprovava os estatutos.

Nascera a **Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses**.

*

8) A Companhia Real e a sua acção

Estava, pois, criada a «Companhia Real», que haveria de ser, durante quase um século, a mais importante das nossas organizações ferroviárias.

Era «bem ou mal», como escreve mais tarde (Janeiro de 1867) uma comissão de inquérito, modelada por algumas espanholas, como a de Madrid a Saragoça e Alicante e a de Saragoça a Pamplona.

Os seus estatutos foram aprovados, como se disse, por decreto de 24 de Dezembro e constam de sete «Títulos», com um total de 59 artigos, referentes: o primeiro, à «formação e fins da sociedade, sua denominação, sede e duração»; o segundo, às «concessões»; o terceiro, ao «capital social, acções e prestações»; o quarto, à «constituição do Conselho de Administração»; o quinto, à «Assembleia Geral dos accionistas»; o sexto, «às contas anuais, juros, dividendos e fundo de reserva»; finalmente, o sétimo, a «disposições gerais, modificação dos estatutos, liquidação e contestações».

Dos 59 artigos, o essencial a registar é que a sociedade anónima, fundada por D. José de Salamanca com a designação de «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e sede em Lisboa, teria por fim a construção e exploração do caminho de ferro de Lisboa à fronteira, denominado **Linha do Leste**, e de outro que, partindo daquela junto da Ponte da Pedra, terminaria na cidade do Porto e se denominaria **Linha do Norte**.

Ocupar-se-ia, igualmente, da construção, conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação, que lhe fossem ulteriormente concedidas ou que obtivesse por arrendamento, compra, fusão ou qualquer outra forma.

A duração da Companhia seria de noventa e nove anos, contados da data da sua constituição definitiva.

D. José de Salamanca, como único concessionário dos caminhos de ferro atrás referidos, cedia e transferia para a Companhia Real todos os seus direitos, ficando portanto esta a substituí-lo para todos os efeitos.

Por isso, nos contratos adicionais em que foram introduzidas algumas alterações ao contrato de 14 de Setembro, já é essa empresa que aparece, representada por D. José de la Fuente e D. José de Salamanca, como representantes da Companhia Real. Assim, aqueles contratos ficaram já em vigor em relação à própria Companhia, cuja posição perante o governo e o Estado nos aparece definida deste modo pela primeira vez. ⁽⁵⁸⁾

D. José de Salamanca ficava obrigado a proceder a determinados pagamentos e liquidações, prescritos no artigo 6.º, e seria encarregado, durante a construção, de satisfazer todas as obrigações da Companhia para com o governo, de apresentar e submeter à aprovação os projectos, plantas e pormenores de execução.

As contestações, que surgissem, relativamente ao contrato entre ambos, seriam julgadas em última instância pelo engenheiro francês Talabot, sem apelação nem recurso para qualquer tribunal, ou, na

sua falta e no caso de não ser substituído, por dois árbitros nomeados pelas duas partes interessadas, os quais teriam direito a escolher um terceiro. Estes árbitros julgariam também em última instância.

O capital social era fixado em trinta e cinco mil milhões de francos, representados por 70.000 acções de 500 francos cada uma. Ficava o Conselho de Administração autorizado a emitir o número de obrigações necessário para realizar um capital de trinta milhões de francos.

D. José de Salamanca subscrevia, desde logo, com as 70.000 acções, que representavam o capital social, mas reservando-se o direito de passar todas ou parte dessas acções, por meio de subscrição pública, nas condições fixadas no «Título III» dos Estatutos.

A Companhia seria administrada por um Conselho de Administração constituído por dezassete membros, nove dos quais, pelo menos, deveriam ser portugueses ou espanhóis. Aquele número poderia ser elevado a 20, com um mínimo, então, de 10 portugueses ou espanhóis.

Um comissário régio, nomeado pelo governo, faria parte do Conselho, com voto consultivo.

A sede do Conselho era em Lisboa, mas haveria em Paris um «comité» especial, constituído pelos administradores residentes em França e em Inglaterra.

O primeiro Conselho de Administração seria formado por pessoas que D. José de Salamanca designasse, com a sanção da primeira Assembleia Geral e aprovação do governo. No fim dos primeiros cinco anos, renovar-se-ia anualmente um quinto dos seus membros, sendo a eleição dos novos administradores feita pela Assembleia Geral. Até ao renovamento completo do primeiro Conselho, a escolha seria tirada à sorte; depois, por antiguidade.

Os administradores, que saíssem, poderiam, porém ser reeleitos.

De entre os membros do Conselho eleger-se-iam todos os anos um presidente e dois vice-presidentes, podendo ser sempre reeleitos.

Os estatutos pormenorizam as atribuições do Conselho, entre as quais me limito a citar «nomear ou demitir o Director e Subdirector da Companhia e fixar os seus ordenados» e, bem assim, todos os demais agentes.

O «comité de Paris» representava a Companhia exclusivamente nas questões que tivessem de ser tratadas em França, conformando-se, porém, com as resoluções do Conselho de Administração.

A direcção dos serviços era confiada a uma Direcção Geral, que poderia ser constituída pelo Director Geral e por um ou mais Subdirectores; o Director assistiria às reuniões do Conselho, com voto consultivo e exclusivamente encarregado de dar execução às decisões do Conselho e, na direcção dos serviços, teria sob as suas ordens todo o pessoal e meios de acção.

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

NA sua edição de 16 de Julho de 1906, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicava, sob o título de «Cinquentenário dos Caminhos de Ferro», a seguinte notícia: «Não foi ainda convocada pela Associação dos Engenheiros a reunião da comissão conjunta composta de vários elementos, que devia estudar os meios de se levar a efeito uma comemoração condigna da data do cinquentenário da inauguração das nossas linhas férreas.

As muitas ocupações que sobrecarregam os principais funcionários que compõem essa comissão, têm retardado essa reunião, e pena é que assim suceda, porque o tempo vai andando e difícil será depois organizar-se festa condigna do alto fim que tem a celebrar.

Assim a exposição retrospectiva de caminhos de ferro terá, naturalmente, que ser limitada a elementos portugueses, por já não haver tempo de fazer entrar nela outros países que facilmente, sendo convidados a tempo, poderiam concorrer. Certamente não esperaríamos que a Inglaterra nos mandasse a sua *Rocket* nem os Estados Unidos a sua *Stourbridge-Lion*, mas da França, da Bélgica, da Suíça que, mais previdentes do que nós, conservam as suas primeiras locomotivas, não seria impossível que nos mandassem estas preciosas relíquias à nossa exposição.

Pouco tempo resta, também, para a cunhagem da medalha, que a todos parece indispensável. O que vale é que para o seu desenho será fácil aproveitar os elementos da de 1856 reproduzindo a máquina, e para o reverso surgirá qualquer ideia ou bastarão uns simples dizeres.

O sr. Fernando de Sousa encontrou no ministério das Obras Públicas verdadeiras preciosidades, em mapas, planos e desenhos do tempo da construção da primitiva linha, os quais serão elementos de grande valia para a exposição que se fizer».

★ ★ ★

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», cónscia do seu papel e em obediência ao seu próprio título, esteve sempre, como se vê, ao serviço dos

transportes ferroviários, da sua política, dos seus problemas e do seu prestígio. A nossa posição é ainda a mesma. Em cinquenta anos passaram-se muitas coisas e introduziram-se no País numerosos melhoramentos. Mas o sistema ferroviário, apesar dos rudes golpes que tem sofrido, com a concorrência de outros meios de transporte, mantém ainda, no País e em todo o mundo, todos os seus títulos.

Assembleia Geral Ordinária da C.P.

Sob a presidência do sr. Dr. António Bustorff Silva, realizou-se, no dia 30 de Junho, a Assembleia Geral Ordinária dos Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para aprovação do Relatório do Conselho de Administração e leitura do Parecer do Conselho Fiscal.

Por absoluta falta de espaço, só no próximo número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» nos referiremos ao assunto, com o desenvolvimento devido.

«O SÉCULO»

Com data de 28 de Maio, «O Século» publicou um número extraordinário comemorativo do Ano XXX da Revolução Nacional, o qual se impõe pela larga informação dos melhoramentos realizados em todos os concelhos do País. Felicitamos os organizadores desta edição especial.

TINTURARIA PORTUGUESA

de GERMANO DE PAIVA & C.^a, L.^{da}

Avenida de Serpa Pinto, 679 Tel. 30-M — Matosinhos

Tinge e lava todos os artigos de vestuário e adorno,
— impermeabiliza gabardines, etc. —

PREÇOS MÓDICOS

Filiais no PORTO — Rua de Santa Catarina, 323;
R. de Cedofeita, 277; R. do Bonjardim, 130; e R.
Formosa, 393. Em MATOSINHOS — Rua Conde
S. Salvador, 54. Em LEÇA DA PALMEIRA — Rua
Moinho de Vento, 249. Na FOZ DO DOURO —
— Rua Senhora da Luz, 205.

Serviço de encomendas postais para todo o País

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Arte e Cultura

O sr. dr. António Galiano Tavares ocupou-se, recentemente, na Assembleia Nacional, da crise musical e teatral portuguesa. As suas afirmações desassombradas não foram feitas em vão, felizmente. «O Século», que, com notável frequência, se tem ocupado da grave crise, fez ao corajoso depoimento daquele ilustre Deputado, no seu editorial de 2 do corrente, com idêntico desassombro, os devidos comentários.

Trata-se, com efeito, de um grave problema, e esse problema é não só de ordem cultural, mas também de ordem social e ninguém, por esse facto, poderá manter-se alheio à doutrina exposta pelo dr. Galiano Tavares, que reclamou para o caso a intervenção enérgica do Governo, nem aos lúcidos comentários do articulista de «O Século», que no editorial, O «Caso» do Conservatório, nos informa, com números impressionantes, que a frequência daquele estabelecimento de ensino tem diminuído consideravelmente desde a entrada em vigor da reforma de 1930, que trouxe consigo o desaparecimento de muitas disciplinas.

O articulista de «O Século» comenta assim corajosamente o «Caso» do Conservatório:

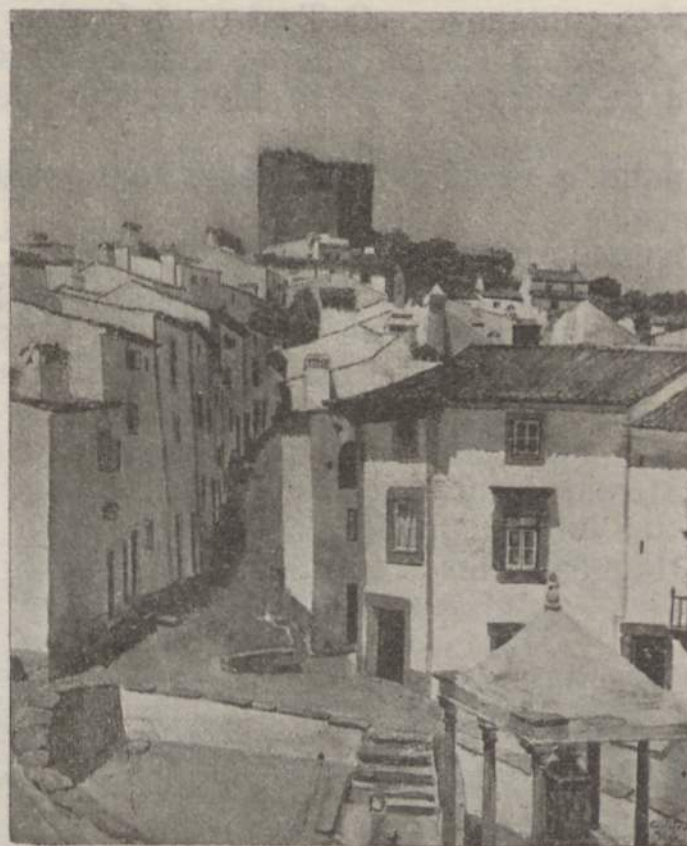
«O Conservatório, enquanto ministrou aos seus escolares uma cultura literária relativamente larga, fornecendo conhecimentos indispensáveis a todo aquele que quisesse alargar a sua cultura e estar de posse dos meios necessários para exercer uma profissão artística primacial e requintada, teve quem acoresse às suas classes, às suas aulas e aos seus cursos. Desde que se enveredou por caminho oposto e se reduziram a um mínimo confrangedor as aquisições de ordem geral, no campo dos conhecimentos humanos básicos, todo o interesse dos candidatos ao cultivo da música se perdeu. E assim se chegou à desgraçada situação em que o ensino e o culto da arte dos sons e do teatro se encontram presentemente em Portugal».

Existe um mal — e o mal está — como acentua o referido artigo de «O Século» — em não terem interesse os actuais cursos oficiais de Música e de Teatro. É preciso criá-lo, modernizando e ampliando o respectivo ensino».

Torna-se necessário, pois, restituir de novo ao Conservatório o seu antigo esplendor. A música e o teatro são dois aspectos da cultura nacional. A criação de novos artistas, conscientes e seguros do seu nobre ofício, é indispensável. A arte viva é a que, de facto, mais nos impressiona e emociona.

Como em 1919, impõe-se, de novo, uma grande reforma, para que a «debandada» de escolares, que começou a registar-se com a infeliz reforma de 1930, não se intensifique ainda mais.

Os nossos artistas



CASTELO DE VIDE — Largo da Fonte
Aquarela de Berta Borges

Antologia

AMBIÇÃO

*Pela estrada da Vida, aos solavancos,
Pobre, mas orgulhoso como um Rei,
Andei por fráguas nuas e barrancos,
Por alfombras de seda caminhei.*

*Minha ternura e os meus gestos francos
Menos os entendeu quem mais ame!...
— E assim fui pondo os meus cabelos brancos
Sem conquistar as glórias que sonhei!...*

*Hoje, porém, sem ódios, sem amigos,
Sem egoísmos, sem vaidades tolas,
Só uma riqueza ambicionava ter:*

*— A riqueza infinita dos mendigos
Que até no Pão amargo das esmolas
Encontram a doçura de viver!...*

Carlos de Moraes

VENTURA ABRANTES

Algumas palavras à memória de um
ilustre oliventino

A morte surpreendeu aos 73 anos, não um velho, mas um homem que parecia estar ainda na força da vida. Era um trabalhador incansável esse Ventura Abrantes, com quem, pouco tempo antes do dia 12 de Junho, data do seu falecimento, no Estoril, na sua casa à Travessa de Olivença, tivéramos o prazer de conversar. Os anos passavam e parecia que não lhe pesavam sobre os ombros.

Editou muitos livros e escreveu alguns. Entre as suas edições contam-se: «O Teatro em Fralda», por Oldemiro César e Rocha Júnior; algumas obras de Venceslau de Moraes, e o «In Memoriam», de Camilo».

Leu muito e estudou muito, este bom português de Olivença.

E apaixonado pelo estudo, foi assistente ao Curso Superior de Bibliotecário Arquivista, já com perto de 50 anos, diplomando-se em 1934 no Curso de Férias da Faculdade de Letras de Lisboa. Trabalhou em algumas das mais importantes editoriais do país; foi arquivista das Companhias Reunidas, Gás e Electricidade, tendo dedicado grande parte da sua vida à defesa da integração da sua terra natal no território português. Nesse sentido, desempenhou o

cargo de vice-presidente da Subsecção de Estudos de Olivença, do Conselho Regional da Casa do Alentejo e presidiu ao Grupo dos Amigos de Olivença.

Foi o organizador da Festa do Brasil realizada no Coliseu dos Recreios em 1912 e deve-se-lhe a iniciativa da 1.^a Feira do Livro em Lisboa, Coimbra e Vigo. Organizou a Associação dos Livreiros e os mostruários editoriais para Sevilha, Barcelona e Florença. Recebeu prémios nos Jogos Florais de Badajoz, em 1924, Luso-Espanhóis, realizados em Elvas em 1938 e no Concurso literário Ribatejano levado a efeito em 1944, em Santarém.

Colaborou em muitos jornais e revistas e deixa ficar, entre outras, as seguintes obras publicadas: «Alcunhas que perduram na vila de Olivença», «A defesa da ponte de Olivença», «Expressões, ditos e formas de dizer que usa o povo de Olivença», «A Morte do Menino nas terras de D. João II», «A Santa Casa de Misericórdia de Olivença» «Nótulas Etnográficas», etc.

Sob o pseudónimo de «João Coelho» também escreveu uma «Resposta» às «Palavras Cínicas» de Albino Forjaz de Sampaio.

Era sócio da Sociedade de Geografia e oficial da Ordem Militar de Cristo.

Devem-lhe muito os estudos oliventinos. E a muitos portugueses ofereceu, com os seus livros, um exemplo admirável de amor a Portugal.

Lisboa desportiva

GINÁSIO CLUBE PORTUGUÊS

3

PRETENDER definir a acção exercida no desporto nacional pelo Ginásio Clube Português, em oitenta anos de actividade ginasista, é tarefa de assustar o mais experimentado nestes assuntos.

É lugar comum afirmar-se, ante qualquer evento, ter sido preenchida uma lacuna. O mesmo poderemos escrever do G. C. P., cuja fundação obedeceu, simplesmente, ao desejo de uma juventude irreverente, ansiosa de imitar as proezas dos artistas de circo, no momento os heróis da sua imaginação. Deste intento primário, que parecia condenado pela época — estávamos em 18 de Janeiro de 1875 — nasceu uma das mais belas afirmações de clubismo nacional. Com efeito, desde a Caldeirinha do Socorro, até às actuais instalações da rua Serpa Pinto — e isto para não falar na futura e magnificente sede ginasista — o G. C. P. marcou como pioneiro da Causa Desportiva.

A ele se deve a introdução de quase todas as modalidades desportivas praticadas em Portugal, nunca descurando, porém, a sua função primordial de defensor acérrimo da prática da educação física da nossa mocidade, como veículo ideal da melhoria das condições de eugenia da raça portuguesa.

Desta acção profícua muito haveria a dizer, mas podemos consubstanciar a valia do seu trabalho nas numerosas condecorações que o seu estandarte orgulhosamente ostenta. E como demonstração da maneira como a sua função de precursor é mundialmente apreciada, bastará citar que o Comité Olímpico Internacional o galardoou, em 1950, com o Troféu Fearnley, o «prémio Nobel» do Desporto, até hoje atribuído em todo o mundo somente a duas colectividades, uma das quais — para honra de todos nós — é o prestigioso «Real» Ginásio Clube Português.



Estaleiros Navais do Mondego

S. A. R. L.

FIGUEIRA DA FOZ

TELEFONE P B X 2112 (2 linhas)



TELEG. «LUSITANIA»

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE NAVIOS

2 CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO
PARA NAVIOS ATÉ 110 METROS
DE COMPRIMENTO



PLANO DE QUERENAGEM
PARA REPARAÇÕES
DE NAVIOS ATÉ 600 TONELADAS D W.



A MAIS MODERNA MAQUINARIA



A MAIOR EFICIÊNCIA
NA PROECÇÃO E NA CONSTRU-
ÇÃO DOS NAVIOS



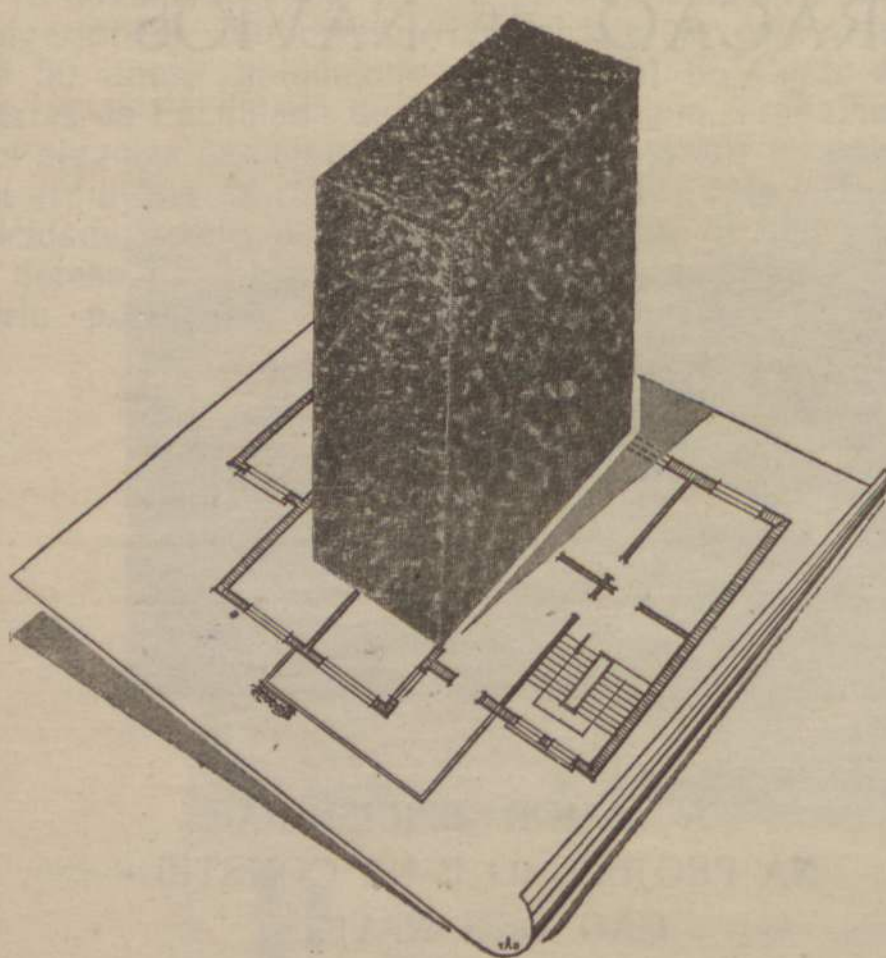
APETRECHAMENTO PARA
EXTENSO EMPREGO DE SOLDA-
DURA ELÉCTRICA NA CONS-
TRUÇÃO, COM INSTALAÇÃO
DE RAIOS X INDUSTRIAL
PARA SUA VERIFICAÇÃO



42 NAVIOS CONSTRUÍDOS E EM CONSTRUÇÃO

ANTE-PROJECTOS E ORÇAMENTOS GRÁTIS

Aglomerados de cortiça
para
ISOLAMENTOS
Térmicos
Anti-vibráticos
Acústicos
Isolamento de tubagens



ISOLA
Sociedade Comercial de
Isolamentos de Cortiça, L.^{da}
LISBOA

Telefs. 47 824 — 94 987 — 41 697



VINHO ESPUMANTE NATURAL

VIN MOUSSEUX NATUREL

NATURAL SPARKLING WINE

BENARUS, LDA.

R. DA EMENDA, 100
LISBOA

TEL - 25674

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

A'gua muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,

— de aluguer, para famílias —

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguar da Beira ou pelo telefone 6126

ou para **Lisboa** Rua do Arsenal, 108, 1.º-telef. 31311

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

BAETA

JOALHARIA

III

65, Rua Aurea, 67 — **LISBOA**

TELEFONE 2 6329



“GREY”

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381 82



PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107



End. Telag. EUROPÊA

TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A

—

LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

—

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

—

Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundosWIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

S. A. P. E. C.

S. A. des Produits et Engrais Chimiques du Portugal
Fábricas em Setúbal e em Estarreja

Os melhores adubos

SUPERFOSFATOS em pó e granulados

SULFATO DE AMÓNIO com 21 % de Azoto

NITROCALCIAMON — Cobelaz — Adubo nítrico — amoniacal com 20,5 % de azoto, metade nítrico, metade amoniacal, e forte percentagem de cal

ADUBOS MISTOS, simples e duplos, em pó e granulados — preparação das fórmulas mais adequadas para as diversas culturas e plantações

Cloreto de potássio — Cianamida cálcica — Adubos para todas as culturas

Rua dos Fanqueiros, 121, 1.º — LISBOA

Rua Victor Cordon, 19 — LISBOA

MINAS E METALURGIA

S. A. R. L.

Fábricas no Palhal (Albergaria-a-Nova) e em Estarreja

Produção nacional de METAIS DUROS

PRODUTOS PALMET

(sinónimo de alto padrão de técnica e qualidade)

Material de perfuração de minas e pedreiras, em Carboneto de Tungsténio

BARRENAS

BITS — ROTATIVAS

Placas — Fieiras — Buris — Ferros de torno

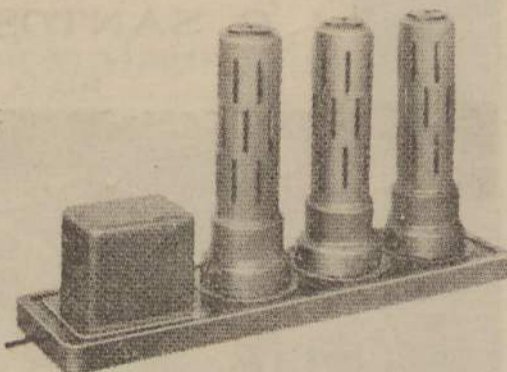
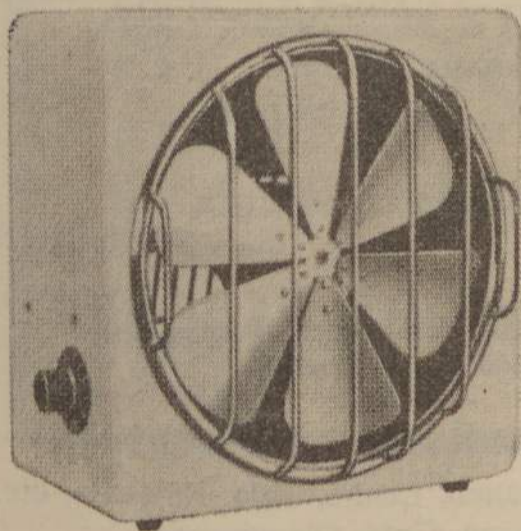
— Quaisquer outras ferramentas para corte, estriagem ou perfuração

Desinfecção Conservação Desodorização

Para instalações particulares, industriais, câmaras frigoríficas, purificação da água — utilize os aparelhos alemães de **CZONE**, a preços bastante acessíveis.

AGENTE AUTORIZADO EM ANGOLA: Demétrio Soares Lhansol,
Caixa Postal, 69 — **Sá da Bandeira**

IMPORTADORES: **Imexco** — Lisboa, Praça da Alegria, 58-I.-I



Costa, Silva & C.^a L.^{da}

A moderna casa especialista em:

EMPANQUES
BORRACHAS
E CORREIAS

Importadores dos lubrificantes americanos

«**SILCO OIL**»

Distribuidores do afamado material
de incêndio, de fabrico alemão

«**BAVARIA**»

O extintor que fulmina todas as chamas!...

27-28, LARGO DO CONDE BARÃO, 29-30

Telefone 65648 — Telegramas «Iman»

L I S B O A

Lotaria do Natal

PRÉMIOS MAIORES

10.000 contos

1.000 contos

500 contos

Variedade de fracções à venda na

**SEMPRE FELIZ
CASA COSTA**

75, Rua de S. Paulo, 77

L I S B O A



TIMKEN
BRITISH TIMKEN LTD.
CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO
REPRESENTANTES
C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND

Companhia da Africa Ocidental Portuguesa

S. A. R. P.

C. A. O. P.

SAL, PEDRA, SISAL, MILHO, ALGODÃO, PECUÁRIA

Sede em LUANDA Caixa Postal 1241 — Telefone 3381

Delegação em Lisboa

Avenida da Liberdade, 230, Cave

Telef. 4 3025 — Teleg. CAOP

COMPANHIA DE CABINDA

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

FUNDADA EM 1903

CAPITAL: Esc. 42.000.000\$00

Sede Social:

Rua Ivens, 56 — LISBOA

Telefones: 2 5068 / 2 7774

Telegramas: CHILOANGO

Séde de Exploração:

CABINDA — África Oriental Portuguesa

Telegramas: CHILOANGO

Exploração Agrícola e Florestal no Enclave de Cabinda

MADEIRAS: Undianuno, Limba, Tola, Kâmbala, etc.

PRODUÇÃO DE: Cacau, Café, Oleaginosas

FIBROCIMENTO Cimianto



Serviços técnicos especializados

Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS

TEXTIL SEDEIRA, LDA.

Fundada em 1870

UPHOLSTERY MATERIALS

Fabricantes especializados em todo o género de tecidos artísticos para decorações

Exportadores para os Principais mercados nacionais e estrangeiros

R. Saraiva de Carvalho, 207 — Porta R

Telefones 66 30 13 e 66 58 61
Endereço Telegráfico TESSART



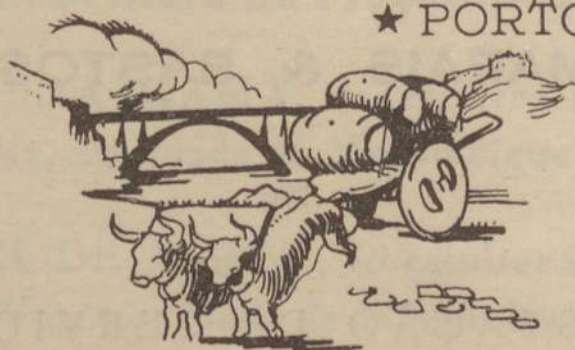
LISBOA — PORTUGAL

LUMIAR BATE TODA A CONCORRENCIA



LITOGRAFIA NACIONAL

★ PORTO ★



NOVOS
PROCESSOS GRÁFICOS
REPRODUÇÃO E IMPRESSÃO
OCO-OFFSET
AO SERVIÇO DE UMA
EXPERIÊNCIA DE
MAIS DE 60 ANOS
LITOGRAFIA NACIONAL
★ PORTO ★



A Modeladora de Louças de Barcelos

DE

Agostinho Coelho Gonçalves

Vende aos melhores preços Louças Regionais
e artísticas, estatuárias e todo o artigo
em presépios, galos regionais em todos
os tamanhos, etc.

Fabrico de imagens em terra-cota
Exportação

Galegos, Santa Maria

BARCELOS-Portugal

Guilherme Martins & Filhos, L.^{da}

INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MADEIRAS

— SEDE EM —

MOGOFORES

Telefone: 102 (Anadia)



ESCRITÓRIO EM LISBOA

Rua Antero de Quental, 28-3.º — Telefone 47 378

——*

Construções Electro - Mecânicas
da Beira, L.^{da}

FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAIS

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE MÁQUINAS
E APARELHOS ELÉCTRICOS

APARTADO 8

TELEFONE 23

MOGOFORES
PORTUGAL

Empresa Auto - Viação, Limitada

Telef. POMBAL — 58; CASTANHEIRA DE PERA — 34

CARREIRAS DE PASSAGEIR(S — Pombal (Est.)
— Castanheira de Pera, Pombal—Carriço—Pombal
(Est.)—Almezinha, Pombal—Guarda Norte, Pombal
—Albergaria dos Doze (Est.), Pombal (Est.)—Venda
do Brasil, Ramalhais — Verride (Est.), Casal de
Almeida — Pombal

CARREIRAS DE MERCADORIAS — Figueiró dos
Vinhos e Castanheira de Pera

SERVIÇO COMBINADO COM A C. P. — Para
as Centrais:—Ansião, Avelar, Figueiró dos Vinhos,
Castanheira de Pera com Passageiros, Bagagens,
T 8, 108, G. Velocidade, P. Velocidade

Sede Social: FRENTE AO ESTÁDIO NACIONAL — POMBAL

D. FERREIRA VALLE & FILHOS, LDA.

Materiais de Construção — Adubos Agrícolas — Artigos Sanitários
Armazenistas — Distribuidores de Sal

Agentes do CIMENTO «LIZ» e do fibrocimento «NOVINCO»
Telefone 8308 BARCELOS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.^{as} 5.^{as} e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

FÁBRICA DE BORRACHAS

"ENFIM"

Salto, solas e pranchas para calçado
 — Revestimento de rodas e cilindros
 — Correias de transmissão, Ebonite
 em chapas, cavilhas e tubos — Fio de
 borracha — Borracha para vulcaniza-
 ção e recauchutagem — Borracha
 moldada, conforme desenhos

A. HENRIQUES & C.^A, LDA.

FORNECEDORES DA C. P.

Endereço Telegráfico:

FABTRIUNFO

ORÇAMENTOS

Telefone: 25

GRÁTIS

SÃO JOÃO DA MADEIRA

Garagem Progresso

DE AMARAIS & BASTOS, L.^{DA}

|||||

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

■ OFICINAS ■ ACESSÓRIOS ■

ÓLEOS ■ GASOLINA ■ GASÓLEO

|||||

CAMIONAGEM

TRANSPORTES

TELEFONES 90 E 102

ESTARREJA

ACINAUTO, L.^{DA}

IMPORTADORES

Peças e acessórios
 para automóveis, ferramentas e óleos
 Distribuidores dos pneus

GOOD-YEAR

Rua Serpa Pinto, N.º 31 ÉVORA - Tel. 2710

A Mercantil de Estarreja, L.^{da}

Apartado, 3 || Telefone, 9 || Teleg.: MERCANTIL

ARMAZÉM DE MERCEARIA, VINHOS, CEREAIS,
 LEGUMES, SAL, ADUBOS E OUTROS ARTIGOS

ESTARREJA

Beira-Ria, Limitada

FÁBRICA DE CERÂMICA

Telefone, 75

ESTARREJA

José Abrantes Aureliano

SERRAÇÃO — CARPINTARIA E MOAGEM

Agente da Companhia de Seguros «Metrópole»

Madeiras em tosco e aplainadas, Solhos, Forros,
 Tacos Parkets e Lenhas. Telhas e Tijolo, Cimento,
 Cal hidráulica, Cal em Pedra e outros
 Materiais de Construção, etc.

TELEFONE — Fábrica 68205

CARREGAL DO SAL

São quatro as Estátuas que vão ser
inauguradas
na Província de Moçambique:

VASCO DA GAMA, do escultor Euclides
Vaz, na cidade de Moçambique;

NEUTEL DE ABREU, do escultor Euclides
Vaz, na cidade de Nampula;

CALDAS XAVIER, do escultor Velloso
da Costa, na cidade da Beira, e

JOÃO DE AZEVEDO COUTINHO, do
escultor João Fragoso, na cidade de Quelimane.

Foram fundidas na
FUNDAÇÃO DE ARTE, de
José de Castro Guedes, Lda.

Rua Conselheiro Velloso da Cruz, 640
VILA NOVA DE GAIA

BORGES

VINHOS DO PORTO

BORGES

VINHOS DE MESA

BORGES

ESPUMANTES NATURAIS

BORGES

BRANDIES VELHOS

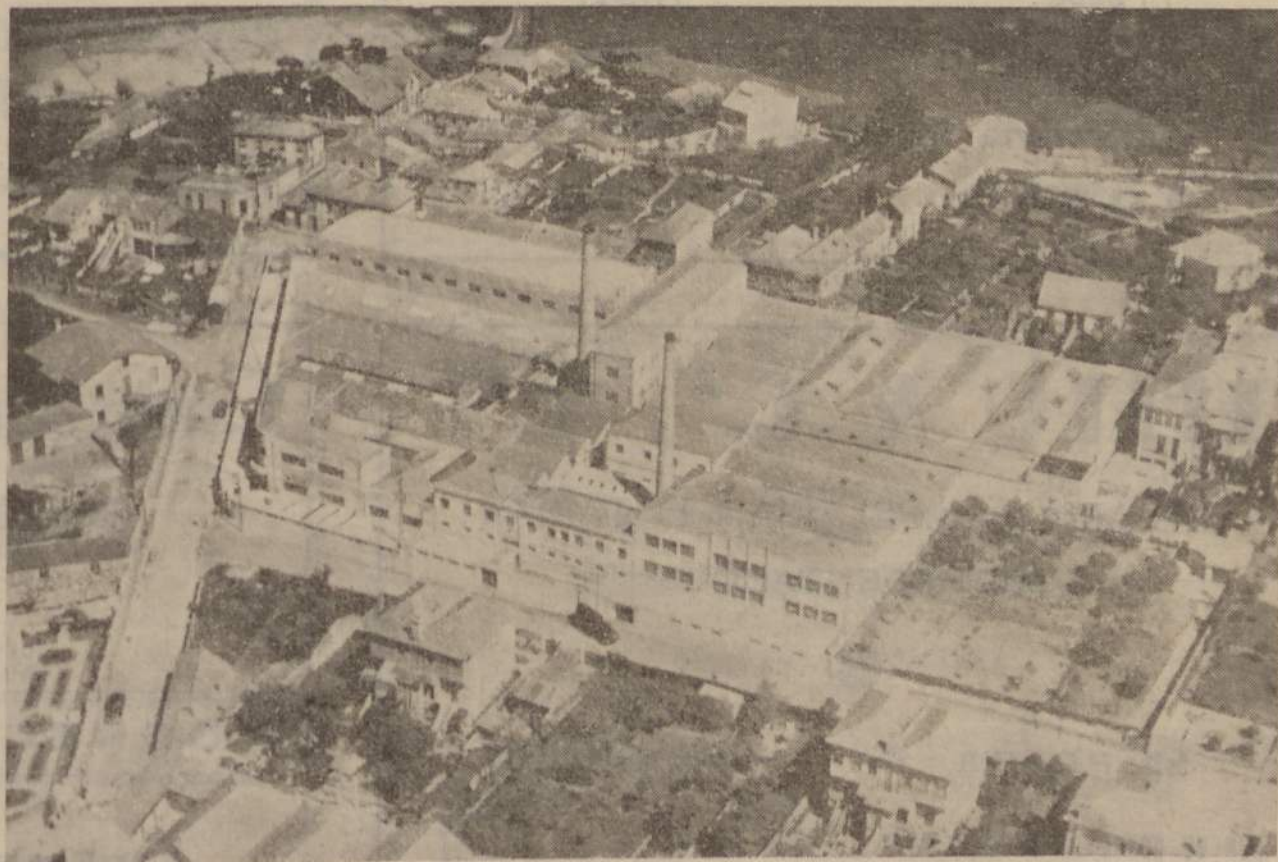


TECELAGEM
TINTURARIA
ESTAMPARIA
ACABAMENTOS

Telefone: 43 001-43 002 - 43 003

Telegramas: RAIONE - PORTO

Raione



Colégio João de Deus**Para educação de rapazes****Internato - Semi-internato e externato****CURSOS: Primário, Liceal e aptidão
às Universidades**788, RUA DE SANTA CATARINA, 788
349, RUA DA ALEGRIA

Telefones: 29 671 — 29 672

PORTO**Fábrica de Conservas****“Nun' Alvares”****LAGE, FERREIRA & C.^A, L.^{DA}**

End. Telegr.: CONDESTÁVEL

Telefone: P. P. C. 277-M.

Rua de Brito Capelo, 1379**MATOSINHOS — PORTUGAL****Livraria Tavares Martins****Editora das Coleções****«Por Terras de Maravilha»
e****«Filosofia e Religião»**

Rua dos Clérigos, 14

PORTO**REFINARIA ANGOLA, L.^{DA}****REFINAÇÃO MECÂNICA DE AÇÚCAR**

Tel. 24-M e 64-M

End. Teleg. LUACHO

RUA TOMÁS RIBEIRO, 71**MATOSINHOS****Carvalho & Gastalho, L.^{da}****Armazém de Papelaria e artigos de Escritório****Fabrica de Envelopes — Gomagem de papel****SEDE:**

85, Rua das Flores, 93

Telefones 2760-6262

End. Tel. CLEVER

PORTO**FILIAL:**

R. Benfornoso, 150-s/1

Telefone, 2 9040

LISBOA**IRMÃOS CABRAL****Armazéns de Malhas, Miudezas, Atoalhados,
Sedas e Tecidos diversos**

Porto—R. Passos Manuel, 52 Telef. 21960

Ariosa—E. Circunvalação » 520

Matosinhos—Rua França J.^{or} » 1230**LELLO & C.^A, L.^{DA}****LIVRARIA * PAPELARIA * LOTARIAS****REPRESENTAÇÕES****Sede: PORTO****Sucursais: ANGOLA**

RUA DO CONDE DE VIZELA, 12-1.º

Tele | fone, 2 3209
gramas: MABEL

Luanda	CX. P. 1300
Nova Lisboa	< > 111
Lobito	> > 328
Benguela	> > 288
Sá da Bandeira	> > 126

Costa Braga & Filhos, L.^{da}**Rua de Santo António, 194****PORTO****FORNECEDORES DA C. P.****Fardamentos — Bonés — Galões
Emblemas, etc.**

Amadeu Alves Barbosa

MÓVEIS



TELEFONE, 38

LORDELO-DORO

A 25 quilómetros ao norte do Porto
Estrada Porto—Valongo—Paços de Ferreira

PAPELARIA REIS, LDA.

ARMAZÉM DE:

PAPÉIS, ARTIGOS DE PAPELARIA, ARTIGOS DE
ESCRITÓRIO E PINTURA

OFICINA DE:

MANUFACTURA DE ENVELOPES, TELAGEM E
PAUTAÇÃO DE PAPEL

Telefone 22695 P. P. C.

Telegramas: REX

150, RUA DAS FLORES, 160

PORTO

José Pereira de Carvalho

Fábrica de Elásticos de Valongo



Telefone 27

Rua Conde Ferreira, 17

VALONGO

BANCO BORGES & IRMÃO

PORTO

S. A. R. L.

LISBOA

Instituição fundada em 1884

Capital e Reservas — Esc. 111 500.000\$00

DEPENDÊNCIAS URBANAS — Bonjardim (casa antiga)
— Sá da Bandeira — Infante D. Henrique — Costa Cabral
— Campanhã — Carvalhido

AGÊNCIAS — Braga, Setúbal, Ovar, Matosinhos, Amarante, Lourosa e Gondomar — POSTO em Vilar Formoso
Correspondente no Rio de Janeiro — **Banco Borges**

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

TELFONE, 24 — Rebordosa

António Loureiro da Silva

Fábrica de Móveis

FILIAL EM VALONGO: Rua da Presa

TELEFONE, 84-Valongo

REBORDOSA · BALTAR

J. L. PEREIRA, L.^{DA}

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

CHÁ, CAFÉ, CACAU, ESPECIARIAS E OUTROS
PRODUTOS COLONIAIS

FÁBRICA DE TORREFACÇÃO E MOAGEM



99, Rua Mouzinho da Silveira, 103 — **PORTO**

Telefone P. B. X. 23455

Telegramas PORTUS

JOSÉ DIAS CARNEIRO

FABRICA DE MOBÍLIAS

Casa fundada em 1923

Telefones { 10 Lordelo — APT
5002 Paços de Ferreira — CTT

LORDELO-DOURO

FÁBRICAS TRIUNFO

S. A. R. L.

MOAGENS // MASSAS // BOLACHAS
e DESCASQUE DE ARROZ

Sede e Fábricas em Coimbra

Depósitos de Vendas:

LISBOA

Rua do Comércio, 3

Telefone 2 8056

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 50

Telefone 2 146

A EXCELÊNCIA DOS SEUS PRODUTOS
SÃO 'O ORGULHO DA INDÚSTRIA NACIONAL

Fábrica Eléctrica Mecânica de Cordoaria

Importadores - Exportadores

QUINTAS & QUINTAS

Rua Patrão Sérgio, 49 // End. Teleg. «CORDAS»
Telefone 11 // Póvoa de Varzim

Filiais: Fábrica de Cordoaria Leixões / Telef. 382 - LEÇA
e POÇA DA BARCA — VILA DO CONDE

SECÇÃO COMERCIAL

Rua Conde S. Salvador, 106/Telefone 221-1015/Matosinhos

DEPÓSITOS

Rua Heróis da França, 241 — MATOSINHOS

Cais do Trapiche — FIGUEIRA DA FÓZ

Rua Soledade, 17/21 — OLHÃO

Rua dos Douradores, 177-2º. Esq.
Telefone 25962 / 29080 LISBOA

Cabos de sisal e de Manila — Amarras e Cabos de cairo
— Cabos de linho, alcatroados e em branco — Fios p ra
pesca do arrasto (3 e 4 cordões) — Fios de algodão em
todas as grossuras — Fios da Ceifeira «ALA ARRIBA»
— Fios de Cuba, etc. — Malhetas aramadas — Cabos mistos

Especialidade em:

CABOS DE ARAME DE AÇO
CABOS ALUMÍNIO AÇO (A. C. S. R.)

Fábrica de Tintas e Vernizes C. I. N.

Fornecedora de Caminhos de Ferro — Junta
Autónoma das Estradas — Arsenal de
Marinha, Exército, etc.



Tintas de todas as qualidades
e para todas as especialidades

Corporação Industrial do Norte, L.da

Rua Bento Júnior, 11 — **PORTO** — Sede
Telegramas: CIN — Telefone: 43194 — 3 linhas

AGÊNCIA EM LISBOA

Largo Poço Borratém, 13-1.º-D. — Telef. 24453

MÓVEIS DIAS

TELEFONE: 30

Manuel Ferreira Dias

MOBÍLIAS COMPLETAS E AVULSO
CADEIRAS EM TODOS OS ESTILOS

LORDELO-(Douro)

Móveis MAR-COSTA

Mário Augusto Ferreira da Costa

Telefone: 1

(Douro) — **LORDELO**

FUNDIÇÃO E SERRALHARIA

DE

José Joaquim Taveira

Máquinas Agrícolas — Ferramentas

Telef. 16

VILA MEÃ — (Douro)

FÁBRICA NACIONAL

DE

Correias de algodão para transmissões, Cilha para fábricas de Moagem,
Mangueiras para incêndios ou regas, em linho

DE

ANTÓNIO DA SILVA REIS, Sucessora

Rua Dias d'Oliveira, 27

VALONGO

VITORINO GONÇALVES

Com fábrica de Serração de Madeiras — Compra e vende Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

Depósito de Móveis em Branco para revenda

TELEFONE: 22

Corregais — **LORDELO — (Douro)**

Francisco Monteiro Queiroz

ARMAZENISTA

Cereais, Legumes e Farinhas

Moagem Eléctrica de Milho e Centeio em Rama

Tele } **gramas** Francisco Monteiro
 } **tones** { **VILA MEÃ — 50**
 { **27178 — ADEGA DA CERCA — PORTO**

Rua D. Ana Guedes da Costa

Vila Meã — (Douro)

AUGUSTO DIAS CASTELO, FILHO

Materiais de construção Gasolina e óleos/Contraplacados
Assentos de cadeiras/Folhas de Fantasia

Telef. 3 **LORDELO**

(Douro) - **LORDELO**

Telefone: (P. F.) 172

Manuel da Luz Júnior

OFICINA DE TANOARIA E COMÉRCIO DE MADEIRAS

Rua da Senra

V. N. DE FAMALICÃO

FERRAMENTAS AGRICOLAS E INDUSTRIAIS

MARCA GARANTIDA

LEÃO

A. TEIXEIRA PINTO

Telefone: 51

VILA MEÃ - (Douro)

JOSÉ FERNANDES

Armazenista de Merceria, Adubos, Sulfato e Enxofres

Rua Avelino Patena, 18, 20 e 22

TELEFONE 499

VILA REAL

LIVRARIA E PAPELARIA «EDUARDO»

Rua Dr. Roque da Silveira, n.º 31 — Telef. n.º 252

VILA REAL

SAPATARIA CARLOS

— DE CARLOS CORREIA —

Rua Dr. Roque da Silveira, 105 Telefone 370 VILA REAL

TRANSPORTES LOUREIRO

Camionetes de qualquer tonelagem—Furgonetas, Carros Ligeiros

Garagem e Oficinas de Reparação

Telef. 135 — Teleg. Loureiro

VILA REAL

SAPATARIA LUIZ

De LUIS MORAIS CASTRO O mais completo sortido para homem, senhora e
criança. Sempre as últimas novidades em calçado
em todos os géneros, e os preços mais económicos

Rua Dr. Roque da Silveira, 156

Telef. 456

VILA REAL

ALFAIATARIA PONTES

Se deseja no trajar
ser modelo em Trás-os-Montes
seus fatos mande talhar
pelas hábeis mãos do Pontes.

Se quer um fato perfeito
de acabamento ideal,
tê-lo-á mas se for feito
no Pontes, Vila Real.

Telef. 386

IMPRENSA ARTÍSTICA (FUNDADA EM 1899)

LOUSADA & IRMÃ, LDA. Tipografia—Papellaria

Trabalhos Tipográficos em todos os géneros / Telef. Ofici. 12 Resi. 291
R. Combatentes da Grande Guerra, 31-33 VILA REAL

CASA ALFREDO

Aparelhagem Sonora — Para montar em qualquer localidade
mesmo onde não haja Energia Eléctrica

Rua Dr. Roque da Silveira, 51-53

Telefone 257

VILA REAL

ALMEIDA & FONSECA, LDA.

(Sucessores de FORTUNATO PEREIRA DE ALMEIDA)

Estabelecimento de Fazendas de Lã e Algodão — PREÇOS SEM COMPETÊNCIA
R. Serpa Pinto, 1 a 15 e R. António Azevedo, 36 / Telef. 16 / VILA REAL

FRANCISCO RODRIGUES ALVES

Armazém de Merceria — Produtos da região

TELEFONE: 114

CHAVES

EMPRESA DE REFRIGERANTES FLAVIENSE

DE

Justiniano M. Guedes & C.ª, L.ª

Armazenista e Produtor de Batata Consumo e Semente

Revendedores de Adubos

Subagente da Cerveja S A G R E S

Fabricante da Laranjada TÂMEGA

TELEF. { 112
256

CHAVES

FÁBRICA

Campo da Roda — Telef. 202

A Telheira de Chaves, L.ª

FÁBRICA DE TELHAS, TEJOLOS, MADEIRAS
E OUTROS MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

ESCRITÓRIO E DEPÓSITO

Largo do Arrabalde — Telef. 363

Telefones: FÁBRICA, 59 ESCRIT. e DEPOS. 46

Cerâmica Flaviense, Limitada

FÁBRICA — Campo da Roda

ESCRITÓRIO E DEPOSITO — Largo das Freiras

FILIAL EM VALPAÇOS

CHAVES

CFL

A COMPETIDORA

FUNDADA EM 1934

Armazenista da Companhia de Linha COATS & CLARK, LTD.

Merceria e Batatas — Exportador de Presuntos

JOÃO TEIXEIRA CHAVES

Tele { fone: 101
gramas: JOÃO CHAVES

Rua Cândido Sotto Mayor - CHAVES

Auto Mecânica de Lamego

A. Coelho & C.ª

Agência da SACOR e MABOR

Peças — Acessórios — Pneus — Câmaras d'Ar — Garagem — Gasolina
Gasóleo — Óleos — Valvulinas — Reparações

Tele { fone 256
gramas Automecânica

LARGO DO DESTERRO
L A M E G O

Recauchutagem — LAMECA
Rechapagem

DE

Carvalho & Sebastiana

Telefone: 265

LAMEGO

Moreira de Carvalho & Botelho, Lda.

Concessionários de General Motores nos Distritos de:
VILA REAL E BRAGANÇA

CHEVROLET — VAUXHALL — BEDFORD — OPEL
STOCK DE PEÇAS

Estação de Serviço e Oficinas

Garagem S. CRISTÓVÃO

Apartado 209 // Telegramas Util // Telefone 9-e-392

VILA REAL

PNEUS MABOR GENERAL

Mesquitas, Botelho & Azaújo, Lda.



SEDE E ESCRITÓRIO:

AVENIDA CARVALHO ARAUJO, 52 — Telefone 204

VILA REAL

CASA DOS RÁDIOS

DIONISIO RODRIGUES DA SILVA

RÁDIOS E ARTIGOS ELÉCTRICOS

Faça como eu!

Compre hoje... o frigorífico do futuro!

GENERAL ELECTRIC

A grande marca de frigoríficos GE põe à sua disposição em 1956 os frigoríficos do futuro. Um frigorífico com Características Exclusivas para servir melhor e durante uma vida

Rua Central, 36

Telefone 71 PBX

VILA REAL (PORTUGAL)

SOCIEDADE EXPORTADORA DO MARÃO
LIMITADA

COMÉRCIO — Farinhas Rama de Trigo, Milho, Centeio, Fermentos «Activa» da Cruz Quebrada, Armazém de Azeite em Vila Real, Armazém de Sal em Valpaços

INDÚSTRIA — Fábricas de Moagem de Cereais em Vila Real. Lagar de Azeite em Valpaços e Rio Torto

EXPORTAÇÃO — «Galgo» — Azeite Puro de Oliveira. «Carrazedo» — Castanhas verdes com casca (Marcas Registadas)

Apartado 125 — Ender. Telg. SOMAR — Telefone 435

VILA REAL (PORTUGAL)

M. Á R M O R E S

GUILHERMINO DE ALMEIDA PEREIRA

CANTEIRO

Oficina de trabalhos em Mármore para todas as aplicações, Bancas de cozinha. Copas, Jazigos, Sepulturas, Lápides comemorativas, Quartos de banho, Mobiliário, Granitos e Louzas para cemitérios. Orçamentos gerais

Telefone 173

RUA 31 DE JANEIRO, 39

VILA REAL

CASA SERAFIM TABOADA

CASA FUNDADA EM 1898

de **José Augusto Taboada**

TELEFONE 5 P. P. C. — LARGO DE S. PEDRO, 12 a 26 — **VILA REAL**

Agente dos Produtos: **ROBBIALAC** e Cimento **LIZ**

Artigos sanitários — Jubos de grés — Vidros — Metais — Tintas, etc.

Café — Bilhares — Restaurante

Almoços e Jantares — Serviço à lista

Pastelaria e Bar — Cerveja a copo e mariscos
Tabacos Nacionais e Estrangeiros

A Casa preferida pelos seus melhores preços,
esmerado serviço e agradável ambiente

CAFÉ EXCELSIOR

O maior e melhor frequentado

Telefone 43

Rua de Serpa Pinto

Posto Público

VILA REAL

R E A L

Tecidos, Lãs, Sedas e Algodões, Camisas, Malhas e Gravatas, Fazendas, Modas e miudezas

RUA COMBATENTES DA GRANDE GUERRA, 52 a 56

Telefone 422

VILA REAL

Empresa Cerâmica de Vila Real, Lda.

CASA FUNDADA EM 1910

Fábrica de Telha de Marselha, Tijolos, etc., Serração de madeiras de pinho, aparelho, serragem de aduela de castanho e carvalho

ESCRITÓRIO NA FÁBRICA (Junto à Estação do Caminho de Ferro)

Telefone, 59

VILA REAL

LUSALITE
Fernandes, CHAVES & C.^a, L.^{da}
ARMAZENS CENTRAIS — Telefone 22 — Telegramas «FECHA»
 Móveis de madeira e ferro. Louças, vidros e cristais. Ferragens,
 drogas e tintas. Tubos de grés e galvanizados. Adubos químicos
 para todas as culturas
 Depósitos do Cimento «TEJO» e do adubo «NITROPHOSKA»
 DISTRIBUIDORES DO INSECTICIDA AGRONEXA
 9 a 19, RUA CENTRAL, 22 30 VILA REAL

GARAGEM BOAVISTA
 DE HENRIQUE JORGE DE SOUSA
 PRAÇA DE D. DINIZ e RUA DE SANTO ANTÓNIO
 OFICINA — ESTAÇÃO DE SERVIÇO — AGENTE OFICIAL DA FIAT
 — ESTAÇÃO DE SERVIÇO RECOMENDADA PELO «AUTOMÓVEL
 CLUBE DE PORTUGAL» — PRONTO-SOCORRO A TODA A HORA
 Telefone 236 VILA REAL

Casa Dominginhos
 Drogaria Fundada em 1820
 Sucessor: **MANUEL JUNQUEIRA**
 Praça Municipal, 56 — BRAGA
 Agente Depositário das Tintas Inglesas «CARSON'S»
 MURALINE — Tinta a água p/ Paredes
 PLASTIC E PAINT — Tinta p/ Exteriores
 HARD GLOSS PAINT — Esmaltes p/ todas as Pinturas

EMPRESA AUTOMOBILISTA DE VIAÇÃO E TURISMO
LAMEGO — Telef. 86
 Concessionária de Carreiras do Serviço Público de Passageiros e mistas entre: Ponte do
 Abade-Lamego-Régua; Paços de Sândim-Moimenta da Beira-Lamego;
 Salzedas-Tarouca Lamego e Régua,
 Mercadorias entre: Moimenta da Beira-Armamar-Régua e Lamego-Régua.
 Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos
 de Ferro Portugueses
 DESPACHOS: Lamego-Central; Tarouca-Central; Moimenta da Beira-
 -Central; S. Cosmado-Central e Armamar-Central
 AUTOCARROS DE 29, 34, 39, e 42 lugares de aluguer para excursões

ARNALDO BARBOSA
 Serração de Nine
 ESPECIALIDADE EM CAIXOTARIA
 TELEFONE N.º 11 NINE

Sede: LAMEGO / Telefone: 160 / Telegramas: LACTICÍNIOS
Lacticínios do Paiva, L.^{da}
 FÁBRICAS DE MANTEIGA
 E QUEIJOS
 Filial: CASTRO DAIRE / Telefone: 7 82 33

Fábrica de Moagem de Trigo
BASÍLIO & CARVALHO, L.^{da}
 Telefone 28 LAMEGO Apartado 8

Estaleiros Mónica
 DE
 Manuel Maria Bolais Mónica
 DOCA FLUTUANTE
 SERRAÇÃO
 MOAGEM DE RAMAS
 Telefone 142 - P. P. C.
GAFANHA — AVEIRO

Vieira & Roque, L.^{da}
EMPRESA DE CAMIONAGEM
 Transportes de mercadorias, e toda a qualidade de
 objectos transportáveis para qualquer ponto do
 País e transporte de mobílias de porta a porta.
 Serviços combinados com os Caminhos de Ferro Portugueses
 e Centrais em Aveiro
 Máxima seriedade em todos os serviços
GAFANHA, ILHAYO, VAGOS E MIRA
 Rua José Rabumba, 7 // Telef. 216 / AVEIRO
 (Antiga Rua das Barcas)

BOIA & IRMÃO, L.^{da}
 (Casa Fundada há 20 anos)
Fundição de ferro e bronze — Mecânica geral e forjas
 Fabricantes de todas as máquinas para as indústrias de madeiras,
 mármore, cerâmicas e outras
 Especializada no fabrico de:
 Plainas de 3 e 4 faces, desengrossadeiras, máquinas universais,
 garlopas, garlopas-desengrossadeiras, tupias, máquinas de
 furar e rasgar por broca e corrente, máquinas de afiar
 lâminas de plaina e fitas de serra, serras de fita com
 charriot automático, serras de mesa, serras circulares
 Máquinas aperfeiçoadas para serração e
 polimentos de mármore
 Telefone 146 — Residência 466
Cais do Paraíso, 13 AVEIRO

ARMAZENS DE AVEIRO, LDA.
 Sortido completo de fazendas brancas, lãs, lanifícios e retrozeiro. Calçado, loiça esmaltada
 e de alumínio, vidros, colchoaria, artigos de viagem, etc. Tudo de superior qualidade
 Os Maiores Vendedores das Loças de Porcelana da Vista-Alegre
 Avenida Dr. Lourenço Peixinho Telefone 49 AVEIRO

CASTROS & MOURA, L.^{da}
 IMPORTADORES || REPRESENTANTES || DEPOSITÁRIOS
 Representantes das Bicicletas Havila, Ibéria e Marvil
 Vendedores das Bicicletas Rudge, Phillips e Hércules
 APARTADO 18 TELEFONE 36
 SANGALHOS PORTUGAL

União dos Comerciantes de Sal de Aveiro, Lda.

ARMAZENISTAS — GROSSISTAS DE SAL
ARMAZÉNS EM AVEIRO E OVAR



TELEFONE 25

AVEIRO

AUTO-VIAÇÃO AVEIRENSE, L.^{DA}

GAFANHA DA NAZARÉ
AVEIRO

TELEFONE 513

ARMAZÉNS PARAÍSO D. Simões & C.^a

Bicicletas e acessórios Armazenistas importadores
Representantes para Portugal das afamadas Bicicletas

New Hudson / Peugeot / Comrade
Três Castelos / Centaur / Veleda

e dos pneus CRISTAL

NEW HUDSON

Tele { gramas PARAÍSO
fone 8

A melhor bicicleta inglesa **Sangalhos** - PORTUGAL

VINHOS DE MESA

BORLIDO
BRANCO, TINTO E ROSÉ

URSO BRANCO
DOCE, SECO, MEIO-SECO

SANGALHOS ≡ TEL. 7

MIEIRO & FILHOS, L.^{DA}

Armazém de Bicycletas e Acessórios — Representantes - Depositários
Motorizadas Bismarck, Rix e Ilo — Montagem Alemã com motor Sachs
Importadores — Bicycletas: Longines, Bremen e Triumph
Apartado 7 Telefone n.º 17

SANGALHOS

MIGUEL R. D'OLIVEIRA
ARMAZENISTA IMPORTADOR BICICLETAS E ACESSÓRIOS
Import. — Expor. || End. Teleg. EXPRESSO || TELEF. 25
SANGALHOS — Portugal (Apartado N.º 15)

M. RODRIGUES DA SILVA

ARMAZÉNS OMEGA

IMPORTAÇÃO | BICICLETAS | ACESSÓRIOS

Bicicletas: Omega, Colossal, R. S., Silva, Alfa

LUZ PHILIDYNE — PNEUS E CÂMARAS **DOGMA**

TELE { GRAMAS: OMEGA
FONE — N.º 19

SANGALHOS
(PORTUGAL)

Manuel Lourenço Ferreira

LAVANDARIA E CARBONIZAÇÃO
CARDAÇÃO, FIAÇÃO E TINTURARIA DE LÃS

FIOS PARA CROCHET, BORDAR

E INDÚSTRIA DE MALHAS

TELEFONE N.º 4

MORTÁGUA
(PORTUGAL)

Augusto Roque, L.^{da}

ARMAZÉM DE TECIDOS

APARTADO 13 — TELEFONE 17

POMBAL

PORTUGAL

Tele { gramas SEMOLI
fone 8

Serração e Moagem de Mortágua, L.^{da}

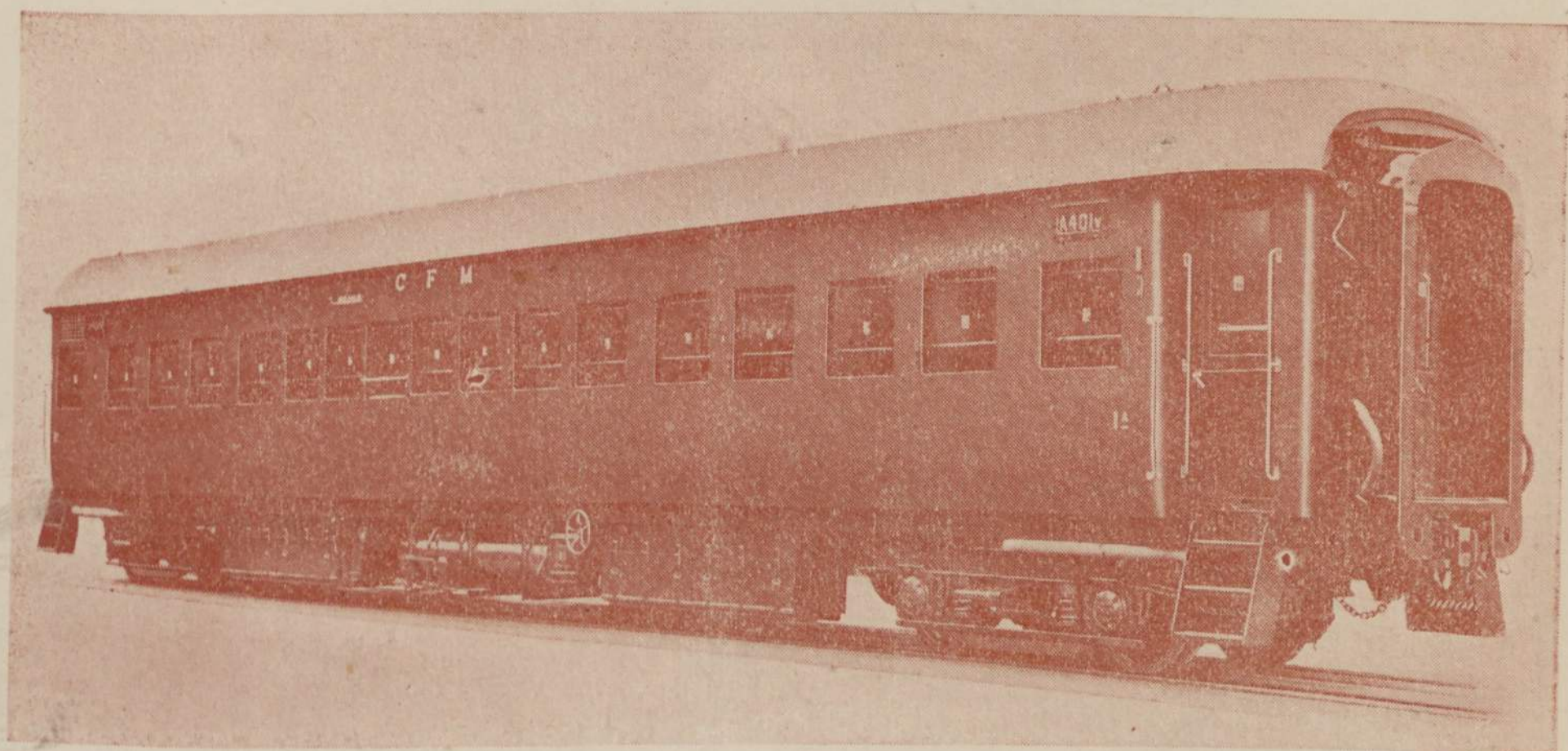
MADEIRAS

CAIXOTARIA E LENHAS

MORTÁGUA
(PORTUGAL)



Os mais importantes construtores de material rolante para os
CAMINHOS DE FERRO MUNDIAIS



Uma das carruagens de 1.^a classe com ar condicionado
fornecidas recentemente aos
CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Metropolitan-Cammell Carriage and Wagon Company Limited

SEDE:

Saltley, Birmingham 8, Inglaterra

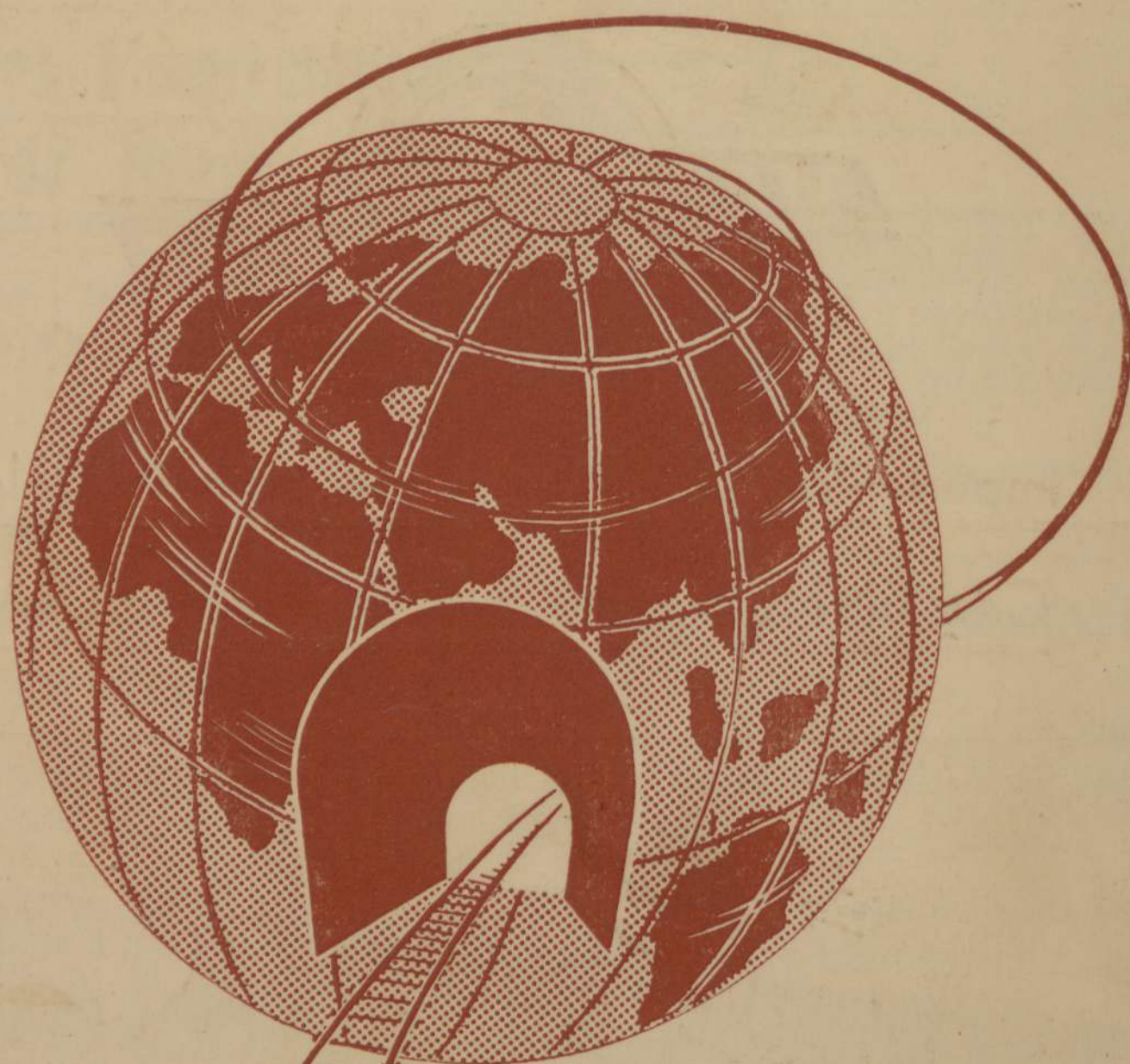
ESCRITÓRIO EM LONDRE:

Vickers House, Broadway-Westminster

AGENTES EM PORTUGAL:

Agência Anglo Portuguesa de Representações, S. A. R. L.

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 32, 4.º — LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE