



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANO LXX



N.º 1672



16 AGOSTO 1957



A BP E O LUBRIFICADOR

Desde as máquinas de maior precisão, até aos grosseiros movimentos das peças da indústria pesada, o Lubrificador encontra na extensa gama de

produtos BP, o óleo apropriado a cada caso

Este homem é um dos muitos que poupam reparações, gastando conservação. Ele confia na BP, e os seus chefes confiam em ambos.



COMPANHIA PORTUGUESA DOS PETRÓLEOS BP

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

1672

16 — AGOSTO — 1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

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 MONIZ

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
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Os nossos caminhos de ferro e o turismo	289
Um grande comboio peninsular, por <i>GUERRA MAIO</i>	291
Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste, por <i>EURICO GAMA</i>	295
Os Caminhos de Ferro Franceses, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	297
Vilegiatura — Hotéis e turismo. Vinhos nobres e ementas portu- guesas	300
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	313
Recortes sem comentários	314
Parte Oficial	316
Ecos e Comentários, por <i>SABEL</i>	316
Imprensa.	317
Agradecimento	317
Espectáculos	317
Publicações recebidas	317
Linhas Estrangeiras	317





VINHO ESPUMANTE NATURAL

VIN MOUSSEUX NATUREL

NATURAL SPARKLING WINE

BENARUS, LDA.

R. DA EMENDA, 100

LISBOA

TEL - 25674

Sociedade Industrial de Chumbo e Acumuladores, L.^{da}

BATERIAS GALGO

A melhor bateria ácida fabricada em Portugal
Milhares de Viaturas circulam
em Portugal equipadas com as nossas baterias

PLACAS, BATERIAS E ACESSÓRIOS

CONSULTAR PREÇOS

STAND DE VENDAS:

TRAV. DAS FREIRAS, 7-A

(À Pr. do Chile)

LISBOA

FÁBRICAS:

TERCENA-BARCARENA

Telef. 09 47 40

SEDE E ARMAZÉM:

RUA JOAQUIM COSTA, 7-A

Telef. 5 2874

LISBOA

CIMENTO TEJO

MÁRMORES E CANTARIAS

TUBAGEM DE GRÉS

LOIÇAS SANITÁRIAS

TUBAGEM E CHAPAS

DE FIBROCIMENTO NOVINCO

ANTÓNIO MOREIRA RATO & F.^{OS}, L.^{DA}

Av. 24 de Julho, 54, G

Telefs. 66 0879-66 3708

NAS

TERMAS DE LUSO

Especialmente indicadas no tratamento do Artrismo, das Doenças
dos Rins e da Hipertensão dotadas de Balneários modernos,
com Emanatório, encontra o

GRANDE HOTEL DAS TERMAS,

um hotel de 1.^a classe, que lhe oferece todas as comodidades,
com banho e telefone em todos os quartos, e ainda

A magnífica Piscina Monumental,

O Casino, o Tênis, os deslumbrantes panoramas, o ar da serra e
a frescura do arvoredo servidas pelas principais estradas
e caminhos de ferro, estão recomendadas para:

TRATAMENTO — REPOUSO — RECREIO — TURISMO

1 de Junho a 31 de Outubro

Restaurante da Gare da C. P.

CAMPANHÃ-PORTO

Telef. 53346

Confeitaria e Pastelaria finas
(Fabrico próprio)

PEQUENOS ALMOÇOS

Salão de Chá e Café

CONFECÇÃO DE LANCHES
A TODOS OS COMBOIOS

Serviço esmerado e permanente
de RESTAURANTE e BAR
(Bebidas Nacionais e Estrangeiras)

PROPRIETÁRIO:

ANTÓNIO RODRIGUES
DE OLIVEIRA JOR.



SICAL
O MELHOR CAFÉ



Praça D. Filipa de Lencastre, 29

PORTO

Telefs. $\left\{ \begin{array}{l} 27046 \\ 27724 \\ 312 \text{ (S. H.)} \end{array} \right.$

- Fundição de ferro e metais não ferrosos
- Fundição injectada (fabrico de cremones, puxadores, dobradiças, fivelas, etc.
- Passagem a bronze de estátuas e outros trabalhos de arte
- Caldeiras e depósitos
- Coberturas, portas e caixilharias metálicas
- Pontes rolantes e guinchos
- Betoneiras
- Decapagem e metalização
- Prensas para diversos fins

SONORTE

Sociedade de Estruturas Metálicas
do Norte, S. A. R. L.

Rua de Justino Teixeira, 464—PORTO

Telfs. 53145 e 53146

Marques Pinto, Irmãos, L.^{da}

IMPORTADORES DE ALGODÕES,
FIOCO, FERROS E MADEIRAS

TELEF. 24637/8/9

282, RUA DA TORRINHA, 282

PORTO
(PORTUGAL)

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE DELÃES
— DE —

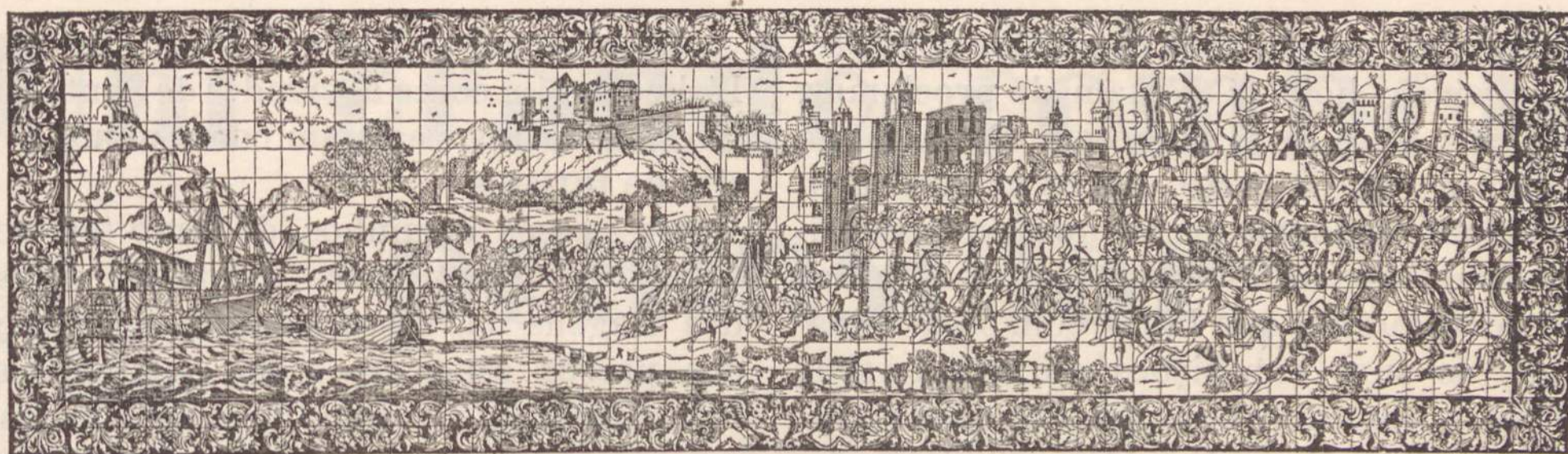
Dinheiro, Marques & Madeira, L.^{da}

FIOS PENTEADOS E CARDADOS
TECIDOS FANTASIA-POPELINES
E RISCADOS

Telef. 20461 — Teleg. FABRIDELAES

RUA AVIZ, 13 - 1.º

PORTO



CONQUISTA DE LISBOA AOS MOIROS POR D. AFONSO HENRIQUES EM 1147
(Lambris de azulejo da Capela da portaria do extinto convento de S. Vicente-de-Fora)

Os nossos caminhos de ferro e o turismo

COM a entrada no Verão (tardou mas arrecadou) iniciou-se entre nós a grande época do turismo. Se é certo que, para os estrangeiros que nos visitam, todas épocas são boas; se, para os turistas do Norte da Europa, o nosso Inverno é uma estação deliciosa e nada agreste, contudo é no Verão que nós, portugueses, mais gostamos de viajar no nosso País. Os três meses de Verão são precisamente os três meses de férias.

Deve-se aos nossos caminhos de ferro a existência e o desenvolvimento, sempre crescente, da indústria turística. O comboio, penetrando no interior do País ou correndo ao longo das terras que se debruçam sobre o Atlântico ou são vizinhas do mar, foi descobrindo paisagens, monumentos, lugares pitorescos, vilas e cidades históricas, praias, termas, vales encantadores, todo um grande e inimitável tesouro de belezas incomparáveis.

A C. P., com a organização dos seus «Expressos Populares» e as suas excursões, contribuiu, patrioticamente, para que os portugueses de modestos recursos conhe-

cessem, de maneira prática e económica, o seu País e dele se orgulhassem, dessa maneira verificando que Portugal metropolitano não é pobre nem tão pequeno como parece à primeira vista.

As viagens em comboio batem, em comodidade e preço, todos os meios de transporte. A rapidez, a regularidade dos horários, a modicidade dos preços dos bilhetes, são, na verdade, factores que concorrem poderosamente, com empolgante poder de convicção, para a preferência que se está dando às viagens em caminho de ferro.

Essa preferência explica-se hoje mais do que nunca com os melhoramentos ultimamente introduzidos em algumas das nossas redes.

Viajar tornou-se um dos mais gratos prazeres. Os que viajam fazem, simultaneamente, uma excursão de prazer e recebem uma magnífica e salutar lição de portuguesismo.

Os portugueses «snobs» que, noutros tempos, desdenhavam do que era nosso, que duvidavam, por não os conhecerem, do interesse artístico dos nossos grandes mo-

numentos, que só viajavam pelos países estrangeiros, hoje já gostam de proclamar, em voz alta, que conhecem Portugal de Norte a Sul. É certo que os grandes centros internacionais da Europa ainda são visitados, todos os anos, por alguns milhares de portugueses; que Paris, com os seus teatros, as suas exposições de arte, os seus Museus, continua a ser uma tentação irresistível; que Madrid, a Suíça e a Itália fazem parte grande do programa dos que se propõem viajar, mas essas mesmas pessoas que tiveram a boa fortuna de conhecer as belas e famosas cidades estrangeiras, já não desdenham, como o faziam há vinte ou há trinta anos, do que é nosso, o que representa para nós um motivo de orgulho nacional.

Graças aos melhoramentos a que procederam os Municípios e em virtude das campanhas de carácter turístico que se têm feito, as cidades e algumas vilas do País oferecem interesse especial a quantos as visitam, estrangeiros e nacionais.

Os Museus do Porto, Viseu, Coimbra e Lisboa, assim como as cidades de Santarém, Évora e outras, registam como nunca a visita de turistas.

Os nossos caminhos de ferro têm contribuído bastante para despertar o gosto das viagens nas classes populares. Graças aos preços especiais e aos comboios extraordinários, o público começou a tomar um interesse muito grande por essas excursões que lhe vêm revelar, num deslumbramento, os valores de ontem e os valores de hoje, e que concorrem, uns e outros, para a grandeza e prestígio nacionais.

Os caminhos de ferro são hoje elementos imprescindíveis da indústria do turismo. Embora os mestres no assunto digam, uns, que sem hotéis não há turismo, e outros que sem estradas não se pode pensar em turismo, a maioria não pode deixar de afirmar que sem caminhos de ferro o turismo nunca se tornará acessível às grandes massas populares.



LISBOA — Estátua de D. José

Um grande comboio peninsular

P o r G U E R R A M A I O

VIAJANDO no «Talgo» tinha a meu lado um funcionário superior da Renfe, pessoa instruída e simpática e quando este engenhoso comboio deslizava, como uma serpente, Perineus acima, lembrou como seria interessante que, a exemplo do «Sud-Express», fosse desdobrado em Medina, indo parte da composição para Lisboa, onde poderia chegar talvez pela meia noite. De lápis na mão, considerámos a marcha do comboio e concluimos pela possibilidade de uma tal realização.

Mas, objectei que aquele comboio, cómodo, é certo, em pequenas distâncias, não seria agradável aos passageiros, numa viagem de 15 horas, sentados e comendo, por assim dizer, sobre os joelhos. O que de melhor se havia inventado até agora, para longas viagens, era a carruagem de corredor lateral, para onde se pode ir espairecer, fumar um cigarro e ir ao compartimento vizinho, conversar com um amigo, ou com uma pessoa com o mesmo destino. Demais havia o salão restaurante, onde, noutra atmosfera, se passa uma hora almoçando ou jantando e ainda ir lá durante o percurso, tomar café ou bebidas frescas, digamos, fazer uma partida de cartas para o que não faltam companheiros.

E depois um possível desdobramento do «Sud-Express» tinha que ser por um comboio popular, vista a afluência, cada vez maior, de passageiros de bolsa modesta, assim o exigir, e com grande velocidade, imposta pela vida moderna e o «Talgo» além de fatigante, era um comboio caro, com o que o meu companheiro concordou, acrescentando que ele era um trem admirável para pequenas viagens de turismo: Madrid-Toledo, Sevilha-Granada, Málaga ou Cadiz.

A ideia, porém, de um desdobramento popular do «Sud-Express», ficou-me a bailar no pensamento e concluí que uma vez refeitas as pontes da Beira Alta e acabada a nossa 2.^a via, assim como terminados os trabalhos de renovação da via em Espanha e a 2.^a via entre Miranda e Alsua, poder-se-ia ir de Lisboa a Paris em 24 horas, fazendo-se um comboio extra-rápido entre Lisboa

e Hendaia em ligação com o «Côte d'Argent». Comboio democrático, quer dizer com carruagens vulgares de 1.^a e 3.^a ou 1.^a e 2.^a classes, quando a terceira fosse abolida na Península.

Ora vamos lá dar largas à fantasia. Fantasia é uma fórmula literária, porque das mais audazes fantasias nascem, às vezes, as mais sólidas realidades.

Não seria difícil um comboio extra-rápido — compatível, porém, com o perfil das nossas linhas — fazer a viagem entre Lisboa e a fronteira luso-espanhola em 6 horas e galgar os 634 quilómetros da travessia espanhola em 9 horas, quer dizer, partindo-se de Lisboa às 9 horas (8 no período da hora de Inverno) e chegar-se a Hendaia cerca da meia noite. Dali a Paris o «Côte d'Argent» ou outro em seu lugar, poria os passageiros na gare de Austerlitz pelas 9 horas, ou fosse com 24 de trajecto, Lisboa-Paris.

No sentido inverso, partindo-se de Irun pelas 8,30, o comboio chegaria a Lisboa, sem dificuldade, cerca das 23 horas. O «Sud-Express» faria igualmente o percurso português em 6 horas, mas teria que gastar mais uma hora em Espanha, visto o trajecto ser nocturno, tempo que depois ganhava de Hendaia a Paris, ou fossem igualmente 24 horas entre a capital portuguesa e a francesa.

Mas sendo o tráfego internacional muito irregular e sendo necessário garantir ao novo comboio um mínimo de passageiros, teríamos que interessar nele o afluxo de viajantes das linhas combinadas: Lousã, Figueira da Foz, Viseu, Beira Baixa, assim como algumas grandes carreiras de camionagem, de Mangualde para Valezim, Loriga, Tortozendo, e para o Norte, em direcção a Castendo, Sernancelhe, Penedono, com descida para o Douro, e ainda em Vila Franca das Naves, para Trancoso, Meda, Foscôa, e para Pinhel e Riba-Côa.

E porque não desdobrar esse comboio na Pampilhosa para Vigo e Corunha, e dar-lhe ligação pelo Douro, de Madrid para o Porto?

Era um grande comboio peninsular, com chegada e partida a horas cómodas, não só em Por-

tugal, mas em Espanha: Valladolid, Burgos, Santander, Bilbao, etc., sem ter que se perder a noite. Tudo isto é, porém, incompatível com a hora de Verão em Portugal, que convém, de uma vez para sempre, suprimir.

O comboio actual com uma carruagem mixta entre Lisboa e Hendaia, atrelada ao rápido da manhã, tem o inconveniente de circular a pouca distância do «Sud-Express» e por ele ser ultrapassado em Medina, o que arrelia os passageiros por verem passar-lhes à frente outro comboio e depois chegarem a horas mortas às próximas cidades espanholas. Isto da passagem pelas estações às 1-35, 2-28, 3-45, e 4-50 horas, passou à história. O viajante de hoje, seja turista seja homem de negócios, quer dormir tranquilamente em casa ou no hotel, e não andar de maleta na mão a desoras à procura de um quarto. Resumindo, exige comodidades e por baixo preço. Ele sabe muito bem que o número elevado de passageiros que hoje procura o caminho de ferro compensa este das baixas tarifas oferecidas ao público. De resto, o passageiro, de dia para dia, mais tende para a economia.

Repare-se nisto. Um dos mais frequentados W. R. que havia em Espanha era o do rápido diurno Madrid-Barcelona. Quem se não apressasse, à partida, em obter senhas de reservação, arriscava-se a almoçar às 16 horas e jantar às 23. Agora o W. R. foi suprimido, por falta de clientes, e substituído por um bar que, praticamente, não passa da venda de sanduíches, café e bebidas. E como só circula três vezes por semana e leva a composição ao máximo, era natural que assim não acontecesse. Os passageiros, por isso, à hora das refeições, sacam do farnel, como nos tempos da diligência. E é pena, porque o W. R. entre Madrid e Barcelona era afamado pelo seu excelente serviço.

O comboio em questão enquadrava-se admiravelmente no programa turístico da Espanha, maduramente estudado e de grande efeito prático, ou seja a circulação de comboios expressos nocturnos e diurnos de Madrid para todas as cidades do litoral peninsular, inclusive Lisboa e Porto, a que poderíamos juntar Coimbra, Figueira da Foz e as cidades ribeirinhas do Algarve, via Sevilha.

É fora de dúvida que se quisermos fazer um bloco turístico peninsular, com vantagem para os

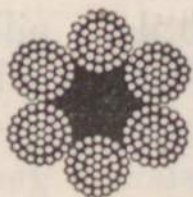
dois países, temos que dar facilidades, e as maiores, aos passageiros.

Antes da última guerra, a Renfe conseguiu que lhe déssemos ligação em Barca d'Alva, por um comboio rápido ao seu comboio-correio, que para esse fim foi acelerado e tornado expresso entre Salamanca e Madrid por Peñaranda de Bracamonte. O rápido na linha do Douro fazia o percurso em pouco mais de quatro horas, mas a sua frequência era apenas apreciável entre o Porto e a Régua, o que arreliaava certo chefe de serviço, porque nos dias em que ele se efectuava, o comboio directo ia pouco mais que vazio. Outro galo lhe cantara se o rápido fosse diário e tivesse ligação de e para as linhas do Corgo, Tua e Sabor. Mas a falta de passageiros além da Régua era impressionante e por fim recorreu-se à *paragite*, servindo as estações e apeadeiros entre o Tua e o Pocinho, o que pouco durou, sendo o comboio suprimido por uma crise de combustível.

Não avalio se o «Ibéria-Express» circulando de dia e a velocidade elevada ao máximo, faria sombra ao «Sud-Express». Suponho que não; os passageiros são outros e o sistema de servir o público, com maus comboios, para que ele seja obrigado a tomar outros mais rápidos, não é da nossa época. Fez isso durante muito tempo a companhia do Norte de França, oferecendo esplêndidos comboios entre Paris e Bruxelas e Paris - Londres, com 1.^a e 2.^a classes, dando aos de 3.^a modestos expressos. Mas a companhia modelar nesse sentido era a do P. L. M. que, em todas as linhas, tinham comboios com 3.^a classe, com a velocidade dos outros. Agora mesmo tem um comboio de luxo, o «Train Bleu» composto apenas de W. L. e logo 10 minutos depois parte da gare de Lyon um outro rápido, com carruagens ordinárias e W. R. com marcha sensivelmente igual, em todo o percurso.

Seria aconselhável fundir o «Lusitânia» com o expresso-correio, e de igual marcha, e em seu lugar estabelecer um comboio rápido diurno entre Lisboa e Madrid, e ligação com Barcelona e com as linhas convergentes, de Elvas, de Cáceres e de Bejar? Parece-me que sim.

Assim não iria o expresso-correio a empurrar o «Lusitânia» ou vice-versa. Haveria entre as duas capitais peninsulares dois esplêndidos comboios rápidos diários que, estou certo, seriam largamente aproveitados.



Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste

Por EURICO GAMA

V

DAS várias visitas que o penúltimo rei de Espanha, D. Afonso XII, fez ao nosso País, uma das que maior eco tiveram em toda a Península foi a de 5 de Fevereiro de 1879, quando veio encontrar-se com D. Luís na inauguração da linha férrea ligando as duas fortes cidades fronteiriças de Elvas e Badajoz.

O importante e transcendente acontecimento, que deixei já relatado nesta «Gazeta» ⁽¹⁾, realizou-se na estação do Caminho de Ferro daquela histórica Praça de Guerra portuguesa, num interessante Pavilhão construído expressamente para o efeito.

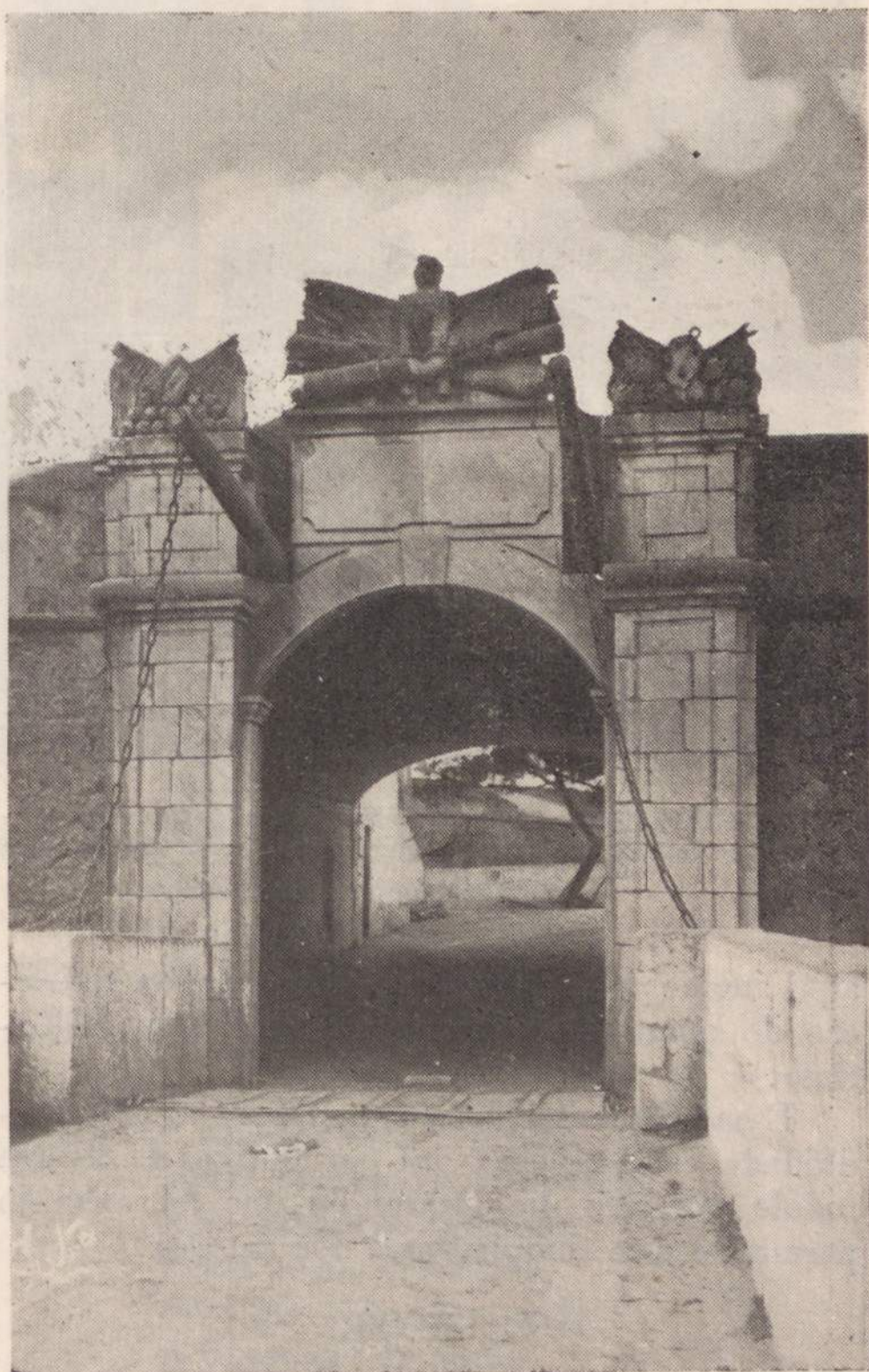
Andando há dias em buscas pela Biblioteca Municipal de Elvas, por sinal bem rica quer no número das obras que enchem as suas estantes — por certo mais de 50.000 volumes — quer no valor das mesmas, deparou-se-me, sob o n.º 6317 do Catálogo do Fundo Geral, um pequeno folheto in-4.º com o seguinte título: «POESIAS/DEDICADAS AO POVO ELVENSE/POR OCASIÃO DA ENTREVISTA/DOS REIS/D. LUÍS DE PORTUGAL E D. AFONSO DE ESPANHA/NA ESTAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO D'ELVAS/NO DIA 5 DE FEVEREIRO DE 1879».

Hoje já não é tanto assim, mas antigamente, sempre que se registava um acto da natureza deste, como o de um casamento em que interviesses pessoas de alta linhagem; sucessos políticos; assassínios de crueldade refinada; mortes nefandas; atentados contra o pudor e a honra, etc., surgia, invariavelmente, ou poema ou narrativa em prosa, de autor, na maioria das vezes, anónimo, alusivos ao faustoso ou triste caso.

Numa simples folha de papel ou num ópusculo de meia dúzia de páginas, ficava o episódio narrado, em altissonantes e pomposos alexandrinos, em simples quadras populares, ou em ele-

gias tão impressionantes que arrancavam caudais de lágrimas aos corações mais sensíveis. A «história» era cantada em feiras e romarias, andava de aldeia em aldeia.

A entrevista de D. Luís e de D. Afonso XII na



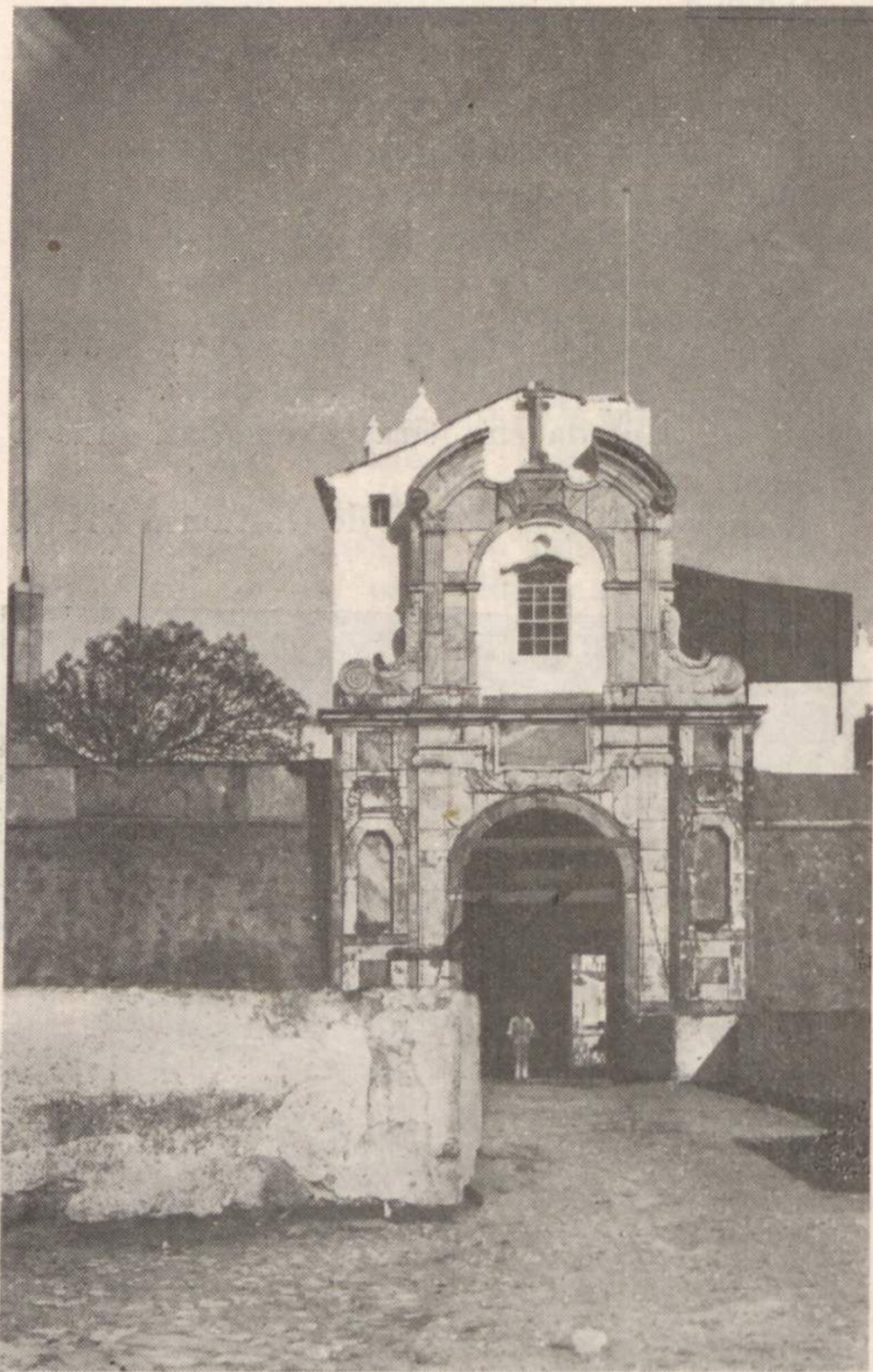
ELVAS — Portas de Olivença (exterior) ainda com as correntes da ponte levadiça, na época da entrevista de D. Luís I com D. Afonso XII.

(Foto António Herculano do Couto, feita em 1889)

(1) N.º 1598, de 16 de Julho de 1954.

Estação de Elvas, não fugiu à regra e encontrou também o seu «cantor», que a imortalizou em três poesias com Mote e num poema constituído por 10 quadras de sabor popular.

Por me parecer que, decorridos 78 anos, ninguém já delas terá memória e também na convicção de que serão raríssimos os exemplares ainda existentes — na Biblioteca de Elvas há dois —



ELVAS — Porta da Esquina ou de Nossa Senhora da Conceição (interior) — ainda com as correntes e armação da ponte levadiça. (1879)

(Foto António do Couto, feito em 1889)

aqui incluo a curiosa «versalhada» para satisfação de quantos se interessam por estas «velharias».

E assim prosseguiremos agora, com mais assiduidade, estas achegas, que por motivos de diversa índole sofreram um interregno que foi além do permitido pela complacência dos leitores.

1.º MOTE

Viva o rei de Hespanha,
Viva Dom Luiz Primeiro,
Monarchas tão esperançosos
Destroem o captiveiro.

I

Tudo é festa e alegria,
N'este povo nobre e leal
A vêr a família real,
Irá tudo n'este dia.
E será tal a folia,
Que não sendo coisa estranha,
Entre multidão tamanha,
Grandes vivas dará o povo,
Gosta de tudo que é novo,
Viva o rei de Hespanha.

II

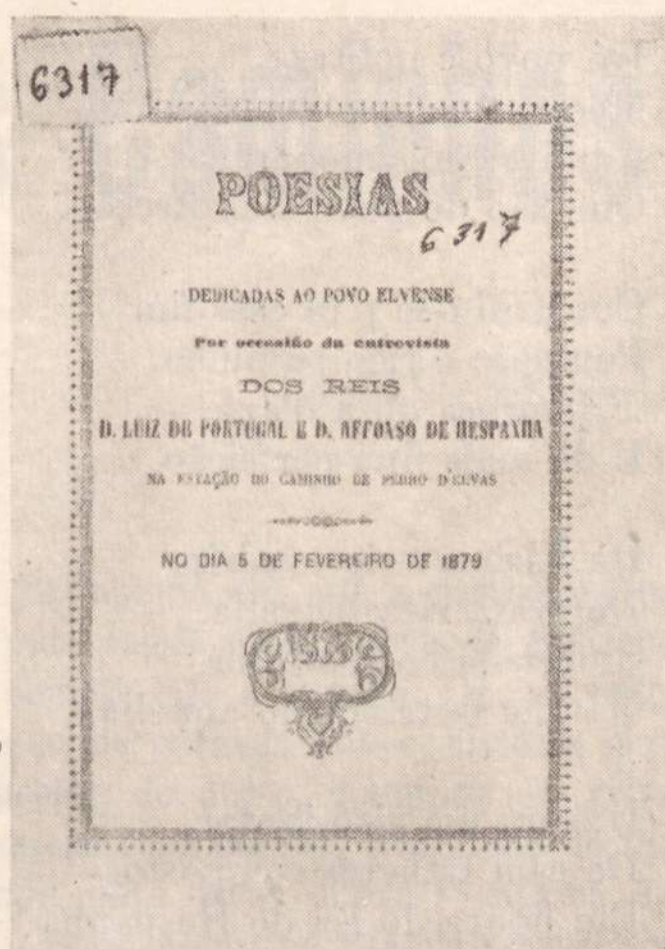
Ver-se-ha muita gente
De todas as gerarchias,
Immensas as alegrias,
E o povo reverente;
De vêr rei tão prudente,
Que seu povo prasenteiro,
Com amor verdadeiro,
A multidão gritará
E entre clamores dirá
— *Viva D. Luiz Primeiro.*

III

Elvas, nobre cidade,
Guerreira n'outra hora,
Vem aqui festejar agora
A junção de dois monarchas,
Vem qual outros patriarchas
Desses templos magestosos,
Adorar reis formosos,
Que abençoam seus povos,
Até nos projectos novos,
Monarchas tão esperançosos.

IV

Vão sempre na vanguarda
Do progresso e civilização,
Ao povo dão instrucção,
Orphãos e viuvass salvam;
As artes protegem e guardam
Com interesse verdadeiro,
Distribuem o dinheiro
Pela miséria condoidos,
Para todos compadecidos,
Destroem o captiveiro.



2.º MOTE

Já chegou à estação
A locomotiva real,
Já lá desembarcou
O rei de Portugal.

I

Ha grandes preparativos
Para este dia feliz,
D. Affonso e D. Luiz
Gosarão recreativos.
Entre muitos attractivos,
D'amisade e affeição,
Com sincera gratidão,
Dizei povo d'Elvas leal
— Viva a familia real,
Já chegou á estação.

II

Será feliz o momento
Que o acaso junto os traz,
Firmarão solida paz
Com seu grande valimento.
Acabará o soffrimento,
Esse tormento geral,
A reis de Hespanha e Portugal,
Dizei todos com satisfação,
Vai chegando á estação
A locomotiva real.

III

Será grande a alegria,
Immensa a multidão,
As tropas ali formarão,
D'infanteria e cavallaria,
O tres d'artilheria,
De caçadores um batalhão,
E mais tropa que chegou,
Gritando a todos direi
— Viva o nosso rei,
Já lá desembarcou.

IV

Esse grande pavilhão,
Construido com primor,
A todos causa furor
E grande admiração.
A obra de perfeição
No seu todo em geral,
Dizem ter de metal
Também grande porção,
Fará ahi habitação.
O rei de Portugal.

3.º MOTE

Já Hespanha e Portugal,
Fizeram convenção,
De viverem amigos
E de darem a sua mão.

I

Fizeram tratados de paz
E da melhor aliança,
Existe n'elles esperança,
Ser feliz tu verás.
Não terão viver fallaz,
Nem haverá outro igual,
Nem a Belgica terá tal,
Nem outro se possuirá,
E o mundo todo bemdirá
Já Espanha e Portugal,

II

A alliança será mantida
Entre Portugal e Hespanha
Esta felicidade tamanha,
Pelos povos garantida,
Será por todos protegida
A liberdade da nação,
Terá de todos protecção,
Que estes povos tão amigos,
D'Inglaterra protegidos,
Fizeram convenção.

III

Para melhor ser firmada
 Dos dois paizes a paz,
 É que Deus aqui traz
 Essa real embaixada.
 Que aqui era esperada
 Por Dom Luiz e seus amigos;
 Estão acabados os perigos
 Entre povos tão prudentes,
 Já estão todos contentes
De viverem amigos.

IV

O povo entusiasmado,
 Satisfeito d'alegria,
 Exulta a Virgem Maria
 E a seu rei amado.
 Por bem ter conquistado
 As sympatias da nação,
 À Senhora da Conceição
 Farão preces os dois reinos,
 Viverem nos seus terrenos,
E de darem a sua mão.

QUADRAS

À Recepção Real

D'obsequiar o Dom Affonso,
 Fez ha muito Portugal tenção,
 De Lisboa virá Dom Luiz
 Cumprimentál-o á estação.

Será grande o aparato
 Para esse fim destinado.
 Irá d'Elvas a guarnição,
 Camara e muito empregado.

Irá povo e nobreza,
 Moços e velhos também irão,
 Admirar dois monarchas,
 Que são do povo a protecção.

Construiu-se p'ra esse fim
 Pomposo e rico pavilhão,
 Primorosa obra d'arte
 E da mais fina perfeição.

De Lisboa veio também
 De prata rica baixella,
 Sinzelada com primor,
 Não ha outra como aquella.

Haverá um rico jantar,
 De cem talheres composto,
 Em honra do rei de Hespanha
 Estará tudo bem disposto.

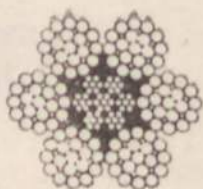
Dizem todos serem em cinco.
 Dos reis sua chegada,
 Expediram todas as ordens,
 Havendo grande parada.

De Lisboa o nosso rei
 As nove deve chegar,
 As dez virá o de Hespanha,
 P'ra alli o cumprimentar.

Será grande o prazer
 Que entre eles haverá,
 Firmarão laços de paz,
 Que jámais os appartará.

O povo entusiasmado,
 Exclamando, assim diz
 — Viva o rei de Hespanha,
 E de Portugal D. Luís.

Julho de MCMLVII.



Os Caminhos de Ferro Franceses

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

SE há estado em que a expressão país real e país legal tenha aceção mais completa é sem dúvida a França. De um lado uma nação de passado nobre, história gloriosa, cultura superior; do outro, governos em crise, instituições caducas e atrasadas, divorciada de tudo quanto foi grande para viver sobre si mesma. Daí muitas pessoas verem apenas a França através da triste situação a que a 3.^a e a 4.^a Repúblicas a conduziram, obliterando a memória daqueles quarenta reis que em mil anos fizeram a França, no dizer lapidar de Charles Maurras.

O que aqui interessa é a verdadeira França, que não é a da decadência, e especialmente os seus caminhos de ferro que são os melhores do mundo, bem como um exemplo e ensinamento para todos os ferroviários de qualquer país pela sua perfeição técnica, progresso e modernidade, conhecimento científico, organização completa, exactidão das marchas, maior velocidade alcançada, material confortável, pessoal conhecedor e com brio, enfim, tudo o que pode constituir o orgulho duma nação. A França possui os mais antigos caminhos de ferro continentais da Europa, pois a primeira linha férrea foi construída na Grã-Bretanha.

Verdadeira criadora da ciência ferroviária, não faltam em França estudiosos e obras sobre caminhos de ferro. Assim, sobressaem as revistas científicas: «Revue Générale des Chemins de Fer», «Rail et Route», «Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer», e «La Vie du Rail». Para amadores de caminhos de ferro em miniatura «Soco Revue», e, para todos os transportes, «Transmondia». Como anuário perfeito, relatando o que se passa em matéria ferroviária no mundo, existe «L'Année Ferroviaire» que, pelo seu interesse, devia estar na biblioteca de qualquer ferroviário.

Se as revistas e o anuário se destinam a noticiar o que se passa de momento e a aproximar a ciência ferroviária dos interessados, uma pléiade brilhante e numerosa de cientistas estudam e escrevem. Como historiadores Peyret ⁽¹⁾, Falaize, Eymery ⁽²⁾, Lefè-

vre ⁽³⁾; como geógrafo Lartilleux ⁽⁴⁾, que numa obra monumental iniciou pela primeira vez o estudo geográfico dos caminhos de ferro; eruditos como Aubry ⁽⁵⁾, Bourgeois ⁽⁶⁾, Lemonier ⁽⁷⁾, Tuja ⁽⁸⁾, Péhuet ⁽⁹⁾, Patin ⁽¹⁰⁾ Calot ⁽¹¹⁾; professores como Leduc ⁽¹²⁾; técnico de reputação mundial, infelizmente já falecido, como Dautry ⁽¹³⁾, autor dum livro que devia ser de leitura obrigatória para todos os ferroviários e que para os portugueses tem o interesse especial de começar citando uma afirmação do senhor Presidente do Conselho de Ministros, Prof. Doutor Oliveira Salazar ⁽¹³⁾; romancista como Cattin ⁽¹⁴⁾.

Os caminhos de ferro surgiram em França no ano de 1827, sendo a primeira linha ⁽¹⁵⁾ entre Saint-Étienne e Andrézieux, seguida em 1830-1832 da via férrea de Saint-Étienne a Leão, para lentamente se desenvolver no meio da oposição de homens de Estado como Thiers e de físicos como Arago. Foi a lei de 1842 que incitou a construção ferroviária centralizada em Paris, começando a surgir diversas companhias. Umas desenvolveram-se enquanto outras se fusionaram. A rede ferroviária construiu-se para servir as principais cidades e povoações mais importantes, ligações internacionais, mas não obedeceu a um plano pré-estabelecido como na Bélgica, e daí alguns defeitos que o tempo teve de corrigir, e até incom-

⁽³⁾ André Lefèvre, «Sous le Second Empire: Chemins de Fer et Politique». Paris, 1951

⁽⁴⁾ H. Lartilleux, «Geographie Universelle des Transports». Paris, 1949, seis tomos publicados.

⁽⁵⁾ Aubry, «Legislation des Chemins de Fer». Paris, 1949.

⁽⁶⁾ René Bourgeois, «L'Exploitation commerciale des Chemins de Fer Français». Paris, 1955.

⁽⁷⁾ André Lemonier, «L'Exploitation Technique du Chemin de Fer, la sécurité du transport». Paris, 1948.

⁽⁸⁾ Jean Tuja, «L'Exploitation Technique du Chemin de Fer, l'organisation du transport». Paris, 1948.

⁽⁹⁾ Louis Péhuet, «Notions et Données Pratiques sur l'organisation du travail». Paris, 1948.

⁽¹⁰⁾ Pierre Patin, «La Traction électrique et Diesel-Électrique». Paris, 1954.

⁽¹¹⁾ Charles Calot, «Le droit commercial appliqué au transport par Chemin de Fer». Paris, 1952.

⁽¹²⁾ O. Leduc, «Cours de Chemins de Fer». Paris, 1949.

⁽¹³⁾ Raoul Dautry, «Métier D'Homme». Paris, 1937.

⁽¹⁴⁾ Etienne Cattin, «Trains en Détresse», Paris, 1954; «Ceux du rail». Paris, 1954; «Les Dévorants», Paris, 1956; «La Fin des Dévorants». Paris, 1956.

⁽¹⁵⁾ «H. Lartilleux, obr. cit., tomo 2, pág. 1

⁽¹⁾ Henri Peyret, «Histoire des Chemins de Fer en France et dans le Monde», Paris 1949.

⁽²⁾ J. Falaize et H. Girod Eymery, «A Travers les Chemins de Fer», Paris, 1948.

preensões como o caso de Orleans, em que o município se opôs à linha férrea porque prejudicava a cidade, pelo que passou em Les Aubrais, obrigando mais tarde a um ramal que determina um transbordo.

A rede atingiu em 1875 um total de cerca de 25.000 kms. e, quatro anos depois, De Freycinet ⁽¹⁶⁾ fez votar o seu célebre plano de levar a linha férrea de via larga a todas as povoações de alguma importância, enquanto a via estreita era empregada para a de menor interesse. Executado a rigor, o plano representava não só a euforia ferroviária duma época, mas também uma magnífica arma eleitoral ao serviço da baixa política dos partidos. Em 1914 estava executado o plano de De Freycinet, e, a partir de 1926, a concorrência rodoviária obrigou ao encerramento de algumas linhas.

Em 1956 a rede ferroviária em França ⁽¹⁶⁾ alcançou um total de 39.145 km encontrando-se electrificados 4.949 km ou seja uma percentagem de 12,6%.

A exploração está a cargo da Sociedade de Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F) criada pela convenção e decreto-lei de 31 de Agosto de 1937 com estatutos de 31 de Dezembro do mesmo ano. Estes diplomas legislativos encontram-se alterados pela lei de 10 de Outubro de 1940 e a ordenança de 19 de Outubro de 1944. Criada devido à crise ferroviária e ao princípio da unificação das vias férreas dentro de cada nação, a sua duração é por 45 anos ou seja até 31 de Dezembro de 1982, pertencendo 5% do capital accionista ao Estado e 49% às antigas companhias que entraram na fusão e eram: Nord Est, Paris-Lyon Méditerranée, Paris-Orléans, e Midi.

É para todos os efeitos uma sociedade anónima que possui a concessão de um serviço público por 45 anos, sujeita a um regime especial e em que o Estado detém a maioria do capital accionista. Desta forma é um erro afirmar-se que em França os caminhos de ferro estão nacionalizados, pois são explorados por uma empresa privada em que o Estado não devia possuir tanta intervenção mas somente fiscalizar a rigor.

Em Portugal felizmente o problema não tem interesse, depois do regime estabelecido em 1951 que entregou a concessão única da via férrea à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Começou a Sociedade Nacional a funcionar em 1 de Janeiro de 1938 e a 3 de Setembro de 1939 iniciava-se a segunda Grande-Guerra, de que resultou a invasão da França pelos alemães em 1940, seguindo-se em Junho de 1944 o desembarque da Normandia pelas forças aliadas. As destruições em matéria ferroviária para desorganizar o mais seguro meio de transporte, que é o caminho de ferro, atingiram um alto grau, factos estes acompanhados pelo

patriotismo e heroísmo dos ferroviários que causaram a maior anarquia nos transportes alemães e inspiraram a Etienne Cattin um dos seus melhores livros ⁽¹⁷⁾. Em 1945, com a capitulação da Alemanha a Sociedade Nacional executou uma importantíssima e rápida reconstrução, conseguindo num tempo mínimo restaurar não só o serviço existente em 1939, mas melhorá-lo em poucos anos notavelmente e para isso iniciou os planos quinquenais.

O primeiro plano quinquenal de 1947 a 1951, baseou-se nos seguintes princípios ⁽¹⁸⁾:

- 1 — electrificação das artérias principais e abandono dos itinerários duplicando essas artérias;
- 2 — dieselização e abandono progressivo da tracção a vapor nas artérias médias;
- 3 — criação de grandes estações de escolha de material e abandono das múltiplas escolhas secundárias;
- 4 — desenvolvimento da sinalização automática;
- 5 — banalização das linhas de importância média;
- 6 — abandono à estrada das vias secundárias;
- 7 — encerramento das pequenas estações e concentrações do tráfego num certo número de centros para os quais passageiros e mercadorias são ervidos pela estrada.

A este plano executado com pertinácia e entusiasmo, seguiu-se um segundo plano de 1952 a 1956 que agiu especialmente no aproveitamento integral de todos os esforços e actividades do pessoal, do material e dos edifícios, começando em 1957 um novo plano quinquenal, o terceiro, perante uma situação esperançosa pela primeira vez depois da crise ferroviária iniciada em 1929, coroando de êxito a tenacidade e os esforços desde os mais altos dirigentes até aos mais modestos empregados, podendo todos com razão orgulharem-se da sua profissão.

O tráfego de passageiros ⁽¹⁹⁾ ultrapassou em 34% o de 1938, alcançando 29,7 biliões de passageiros-quilómetros, pouco faltando para atingir o ano máximo de 1925, que foi de 29,8 biliões, enquanto o tráfego de mercadorias chegou a 50,3 biliões de toneladas-quilómetros, ou seja 90% mais do que em 1938 e 20% além do de 1929, que era o melhor ano que tem havido. Por estes números vê-se que o público continua utilizando os caminhos de ferro desde que estes estejam na realidade ao seu serviço, e por outro lado as mercadorias, que constituem o melhor lucro ferroviário, vão aumentando, permitindo o excesso das receitas sobre as despesas.

Continuando a orientação seguida desde 1938, os efectivos do pessoal foram ainda mais reduzidos, alcançando 365.000 agentes contra 514.000 em 1938, sendo a sua productividade avaliada em unidades-

⁽¹⁵⁾ H. Lartilleux, obr. e tomo cit. pág. 5.

⁽¹⁶⁾ «L'Année Ferroviaire», Paris 1957, pág. 107.

⁽¹⁷⁾ Etienne Cattin, «Trains en Détresse», Paris 1954.

⁽¹⁸⁾ H. Lartilleux, obr. e tomo cit., pág. 10.

⁽¹⁹⁾ «Activité», «Productivité de la S. N. C. F. en 1956», pág. 6.

-quilómetros por hora de 102,1 contra 50 em 1938. Todavia o pessoal não pode ser mais reduzido, sob pena de se prejudicar o serviço, pelo que o desenvolvimento ferroviário implicará um aumento no número de agentes.

A electrificação e o emprego da tracção Diesel continua com a mesma intensidade, provocando apreciável economia no combustível e beneficiando largamente o transporte de passageiros e de mercadorias. Em 1956 mais 447 km de novas linhas electrificadas passaram ao serviço, sendo a mais importante a de Estrasburgo ao Luxemburgo.

O material está a atingir a saturação, apesar dos cuidados na conservação. A composição do «Mistral», que é o comboio mais rápido do Mundo, pois alcança a velocidade de 140 km por hora na parte electrificada e 120 km na tracção a vapor, foi munida de ar condicionado. A partir de 3 de Junho de 1956 desapareceu a 3.^a classe, o mesmo acontecendo em outros países, pelo que foi notável o esforço empregado para em curto prazo se conseguir essa transformação, acabando com uma tradição que vinha desde o início dos caminhos de ferro. Princípio de importante alcance beneficiou o público por se traduzir numa redução tarifária, e para a empresa num melhor aproveitamento do material.

Um dos aspectos mais agradáveis dos caminhos

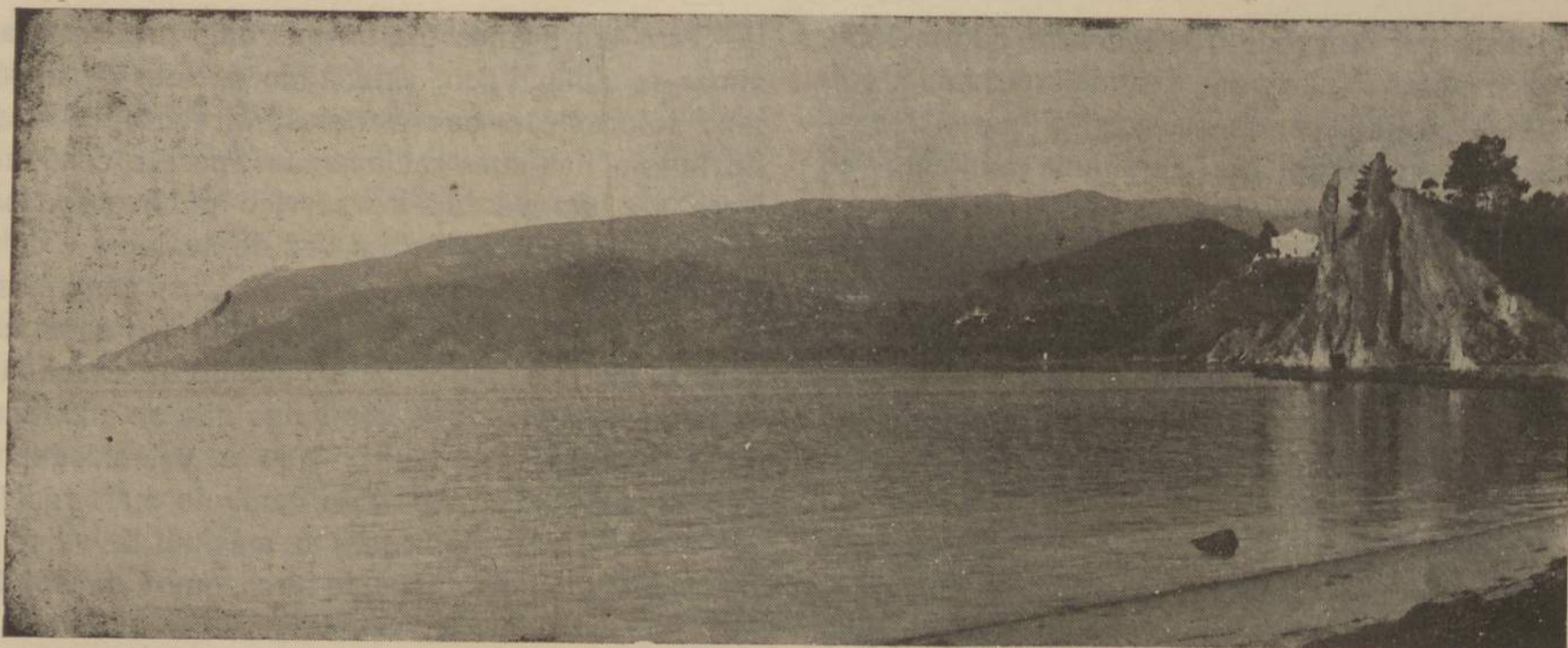
de ferro em França é a forma como procuram aproximar-se do público, estudando os seus desejos por uma informação conscienciosa, procurando atraí-lo, ouvindo-o nas suas reclamações, para o caminho de ferro ser um verdadeiro serviço público em todo o sentido da palavra⁽²⁰⁾. Em vez do desleixo e da indiferença perante erros ou faltas, os caminhos de ferro em França tratam de corrigir os seus males, sendo um dos aspectos o cuidado na exactidão da hora da chegada dos comboios não se admitindo o menor atraso. Por outro lado a velocidade, possuindo a França não só o comboio mais rápido do Mundo, o «Mistral», como o máximo de velocidade conseguida em caminhos de ferro, que é de 331 km à hora.

Realmente tem de se considerar que os caminhos de ferro em França constituem uma glória nacional e um exemplo a seguir para os ferroviários de todo o Mundo.

(20) Um exemplo do que acabo de indicar aconteceu em Abril de 1957. Tomei em Marselha o comboio das 15-30 h para Nice, com bilhete de 1.^a classe, e, como não houvesse lugar, passei para 2.^a classe, fazendo a competente reclamação ao revisor, que cuidadosamente tomou nota. Em Maio seguinte recebia em Lisboa a quantia correspondente à diferença da classe.



Gordes (Vaucluse)



SETÚBAL — Vista do Sado.

VILEGIATURA

Hotéis e turismo. Vinhos nobres e ementas portuguesas

O Verão é a época das férias grandes e das apetecidas vilegiaturas no campo, nas termas e nas praias. É principalmente neste período do ano que os portugueses, que tanto gostam de visitar os países estrangeiros, mais viajam na sua própria terra.

Portugal é um país maravilhoso, rico de surpresas, generoso nas suas dádivas de encanto, e que pela benignidade do clima, pelo esplendor das paisagens e marinhas, pelas altas qualidades terapêuticas das nossas águas termais, nada tem a invejar a tantos outros países que, mercê de uma intensa e bem dirigida propaganda, são visitados por muitos milhares de turistas.

O País, felizmente, deixou de ser esse illustre desconhecido, e os franceses que, antigamente, faziam gala da sua ignorância no tocante a geografia, são os primeiros a procurar-nos e a visitar, interessadamente, os nossos recantos mais privilegiados. Entre os numerosos turistas da França que nos visitam em toda a roda do ano, se uns pertencem às classes abastadas, outros, que constituem a maioria, são da classe média e outros, ainda, que chegam em excursões económicas, são operários que conseguiram amealhar alguns milhares de francos com o objectivo de

percorrerem as duas nações peninsulares, que, como se sabe, são as únicas, em toda a Europa, onde se pode fazer uma longa estadia modesta. Lisboa, como o Porto, as nossas duas grandes capitais, são cidades generosas, pois têm ambas, ao pé da porta, ao alcance das mãos e, por consequência, dentro das possibilidades das bolsas



VIANA DO CASTELO — A Ponte



FIGUEIRA DA FOZ — Aspecto dessa linda praia em tempos áureos

pouco recheadas, praias e sítios pitorescos, onde o povo pode passar, repousadamente, as suas curtas férias ou simplesmente o Domingo, que é dia sagrado, e por tuta e meia, o comboio em meia hora nos leva e em meia hora nos traz, correndo alegremente por entre paisagens lindas, povoadas de árvores, de quintas poéticas ou de mimosas moradias, em cujo interior se adivinha um lar feliz.

Nestes domingos quentes, saudáveis e esplendentes de sol, dá gosto assistir à partida dos barcos do Terreiro do Paço para a outra banda ; à saída constante dos comboios do Cais do Sodré para as praias da linha de Cascais ou ao intenso movimento, na estação do Rossio, dos comboios eléctricos que se dirigem para Sintra. O povo português é alegre e gosta de festejar, como justo prémio das suas horas de trabalho intenso, um domingo inteiro fora de Lisboa, liberto de preocupação, numa bela praia ou no campo, respirando bons ares. Todos aqueles que são chefes-de-família, levam consigo preciosos farnéis, que serão saboreados, com toda a sua gente, à sombra amena

e protectora das árvores, se for para o campo, ou então na praia, à beira-mar.

Só os ociosos, os improdutivos é que se deixam ficar em casa, indiferentes à alegria de viver, de aspirar outros ares, de admirar novos aspectos da Natureza.

Vale a pena viajar em Portugal. É uma linda terra a nossa e os transportes não são nada caros. Só quem uma vez viajar pelo estrangeiro é que reconhece que, efectivamente, se viaja no nosso país por um preço bastante módico e com bastante comodidade.

Em todas as nossas vilas e cidades da província as Câmaras Municipais têm procedido ultimamente a grandes obras de urbanização. Por outro lado, a iniciativa particular, estimulada com os melhoramentos municipais, tem procurado a valorização dessas vilas e cidades dotando-as com excelentes moradias e edifícios destinados ao comércio. Terras pequenas alindaram-se e querem rivalizar com as terras vizinhas. Dessa rivalidade muito tem ganho o turismo que, finalmente, pode apregoar belezas que existem, comodidades que não faltam



POMBAL — Vista geral



Vista parcial da capital do Norte

e melhoramentos que se fizeram e estão patentes à vista de toda a gente.

Vilas, aliás importantes, que, há vinte anos, eram, sob certos aspectos, terras atrasadas, hoje orgulham-se de possuir magníficas pensões — uma dessas pensões oferece o aspecto e as luxuosas comodidades de um hotel de categoria — cafés modernos, espaçosos, como os de Lisboa, e restaurantes típicos, onde as ementas incluem os mais saborosos pratos e piteus regionais, assim se restituindo às tradições gloriosas a culinária nacional, tão apreciada pelos estrangeiros que nos visitam, não só em Lisboa e no Porto, mas noutras terras do País.

A campanha do reaportuguesamento de Portugal tem que se fazer em todos os sentidos e em

todas as actividades. A boa, a autêntica cozinha portuguesa não pode deixar de fazer parte dessa campanha, agora que tanto se fala em turismo e que o turismo começa, finalmente, a ser uma realidade, pois já se contam, por milhares, os estrangeiros que nos visitam e que saem do País com vontade de cá voltar pelo menos mais uma vez.

Turismo não é só monumentos, não é só paisagens, não é só museus, não é só praias e casinos, não é só desportos, é também gastronomia — gastronomia, entendamo-nos, no melhor, mais honesto, mais exacto sentido da palavra.

No dia em que se fizer um estudo profundo acerca da influência que a gastronomia exerce na



SEIA — Ponte sobre o rio

psicologia dos povos, chegar-se-á à conclusão de que as pessoas mais alegres, mais felizes e mais saudáveis não são aquelas que muito comem e bebem, mas precisamente as que sabem comer bem e beber bem — o que é diferente. Uma coisa é devorar comida — outra saborear um manjar delicado, bem temperado, saboroso.

A cozinha portuguesa não é pobre. Quem a fez pobre foram os tradutores das ementas estrangeiras, que nem se deram sequer ao cuidado de as nacionalizar, quando, o que devia estar à frente dos seus cuidados era o aproveitamento, a pesquisa, a reconstituição das receitas antigas.

Mas nem tudo se perdeu, graças a Deus. Pelo contrário, deve-se a alguns restaurantes da província a inclusão, nas suas respectivas ementas, de pratos regionais da melhor tradição, como os salmónetes de Setúbal; as caldeiradas à fragateira, de Sesimbra; as caldeiradas de enguias, de Aveiro; as açordas de sável, de Vila Franca de Xira; as tripas à moda do Porto; a cabidela alentejana; as autênticas alheiras de Bragança e de Chaves; a dobrada à transmontana; as especialidades que Bulhão Pato transformou em deliciosos poemas, tudo isso acompanhado pelos nossos maravilhosos vinhos — com exclusão, escusado será acrescentar, do execrável *vinho corrente* que está a estragar o paladar da gente de Lisboa e a concorrer para a depreciação dos legítimos vinhos de mesa.

Os bons vinhos e os genuínos pratos regionais ou simplesmente portugueses concorrerão para conquistar os turistas não só nacionais mas também estrangeiros, sobretudo estes, para que façam uma ideia mais completa e mais justa de todos os nossos valores, sabendo-se que uma refeição saborosa concorre para o optimismo de qualquer pessoa, pois, como dissemos mais acima, o turismo não se faz apenas com paisagens, com museus, com castelos históricos, com templos famosos, faz-se também com bons hotéis e bom serviço de mesa.

Como Portugal deixou de ser, para o grande turismo internacional e, até, para os próprios realizadores de cinema, um ilustre país desconhecido, tanto em Lisboa como no Porto e em algumas das principais terras da província estão a construir-se magníficos hotéis e pensões para receber condignamente os estrangeiros que nos visitam e que sendo, ao chegarem, apenas hóspedes, necessário se torna que saiam do País como amigos, e como propagandistas sinceros e incondicionais de tudo quanto puderam ver e admirar.

Verão! Eis a época mais bela do ano para quem deseja viajar. De Norte a Sul do País — aguardam a vossa chegada, meus senhores, as mais alegres praias e as mais belas estações de águas da Europa. Só há um problema a resolver: é a escolha do sítio onde passar as vossas férias, pois todas as nossas zonas de turismo são admiráveis.



AVEIRO — Farol da Barra



TELEFONE 194

Mármore e Cantarias de Alcobaça

Nogueira & Correia, L.^{da}

SERRAÇÃO MECÂNICA E OFICINA DE CORTE
E POLIMENTO DE MÁRMORES E CANTARIAS

Mármore, Lioz, Cantarias, Polidos ou Bujardados
para todas as aplicações, Jazigos, Campas,
Mausoléus, Esculturas, Pias, Lava-Loiças

MÁRMORES PARA TODAS AS APLICAÇÕES

ORÇAMENTOS GRÁTIS

Ponte de D. Elias

ALCOBAÇA

Anibal H. Abrantes

**FÁBRICA DE MOLDES PARA MATÉRIAS
PLÁSTICAS E BAKELITE**

Telef. 52041

MARINHA GRANDE

PORTUGAL

End. Teleg.: VIDROBAROSA

Telefone 52019

SANTOS BAROSA & C.^a, L.^{da}

(Fábrica Fundada em 1889)

MARINHA GRANDE

Garrafas e Garrações — Artigos de Iluminação

Materiais de Construção — Frascaria

Artigos Diversos

ARMAZÉNS

LISBOA — Trav. Marquês Sá da Bandeira. 12

Telef. 761273

PORTO — R. Pinto Bessa, 122 — Armazém 2

Telef. 51207

Olaria de Alcobaça, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1927

FAIANÇAS ARTÍSTICAS

LOIÇAS DOMÉSTICAS

Telegramas: OLARILA

Telefone 125

ALCOBAÇA

FÁBRICA DE VIDROS

A CENTRAL

(FUNDADA EM 1894)

J. FERREIRA CUSTÓDIO, LDA.

Telefone n.º 52015

MARINHA GRANDE

ARMAZÉM DE SOLAS E CABEDAIS

Albino Antunes de Castro & C.^a, L.^{da}

Rua Coronel Soeiro de Brito, 9, 11 e 13

Telef. P. P. C. 22086 — Apartado 22

CALDAS DA RAINHA

Elias D. Paiva, Limitada

FAIANÇAS ARTÍSTICAS E DECORATIVAS

TELEFONE 201

ALCOBAÇA

(PORTUGAL)

Viúva de José Pedro de Melo

VILAR FORMOSO

Telefone: 14-P. P. C.

Fazendas, Mercarias, Plásticos e Miudezas

CASA PÉROLA

MERCEARIAS, CHOCOLATES e CAFÉS

VENDEMOS AOS MELHORES PREÇOS



**EMPRESA DE TRANSPORTES
DO ZÊZERE, L.ª**

Concessionária de carreiras de serviço público
Contrato e serviço combinado com a C. P.

FUNDÃO

Telefone PPC 42

Moura & Baptista, L.ª

Fabricantes de Lanifícios

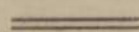


Telefone : 9

TORTOZENDO

**Cláudio Sousa Rebordão
& F.ªs, L.ª**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
ARTIGOS DE NOVIDADE



Apartado 3

Telefone 8

TORTOZENDO

Moura & Mattos

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TELEFONE N.º 125

TORTOZENDO

(PORTUGAL)

**ANTÓNIO JOAQUIM
RODRIGUES**

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

TELEFONE 373



TECIDOS 101 Marca registada



*Comprar os tecidos marca 101, feito
só com lã nacional,
é ter a certeza de ficar bem servido*



À venda nas boas Casas de fazendas

ANTÓNIO JOÃO

LÃS NACIONAIS
FÁBRICA DE COBERTORES DE PAPA
E FIOS DE LÃ
COMÉRCIO GERAL



Telefone
GUARDA } 242

GUARDA — MAÇAÍNHAS

Se vai à Covilhã...

Hospede-se na

PENSÃO RESIDENCIAL NEVE

Todo o conforto moderno

R. Capitão Alves Roçadas

Telef. 129

E tome as suas refeições

No CAFÉ-RESTAURANTE MONTALTO

Serviço primoroso

Praça do Município

Telef. 842

Se vai a Castelo Branco...

Visite o CAFÉ AVIZ

O Café da Elite — Telef. 234

Organização de ARTUR DE ALMEIDA CAMPOS

SIMÃO & COMP.^A

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

PRODUTORES E ARMAZENISTAS DE AZEITE

FÁBRICA DE PRODUTOS DE SALSICHARIA

CEREAIS, LEGUMES E TODOS OS ARTIGOS
PARA SALSICHEIROSARMAZÉNS EM ALFERRAREDE, LISBOA
E CHÃO DE CODES

Telefones	}	Alferrarede 35 e 35
		Lisboa 22 316 e 22 317
		Chão de Codes 4

End. Teleg, Thomarens

ALFERRAREDE**CAFÉ-RESTAURANTE
ARCÁDIA**

TELEFONE N.º 234

CASTELO BRANCO**AUTO-GARE**

Avenida Salazar

ESTAÇÃO DE ABASTECIMENTOS

ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

AUTO-TRANSPORTES DO FUNDÃO, L.^{DA}

Camionagem e tudo para Automóveis

EXCURSÕES

Carreiras em Serviço Combinado com o Caminho de Ferro

Telef. 12-202 — Largo da Estação — FUNDÃO

Telef. P. P. C. 249 (Abrantes)

ARMAZÉNS

Silva & Dias, L.^{da}

MERCEARIAS — LEGUMES — CEREAIS

Importações do Ultramar

B. Baixa

ALFERRAREDE

MOTORES WISCONSIN, CONTINENTAL, LAUSON
CLINTON e J. A. P. Tubo Chupador, Tubo Plástico
e Acessórios**ADELINO NUNES SERRAS**

ARMAZÉM DE VINHOS

ALFERRAREDE

Telef. 315

Subagentes da SACOR e CIDLA

José da Silva Carvalho & Filhos

ARMAZÉM DE VINHOS

Tel. 244-418 (Abrantes)

ALFERRAREDE

RAMIRO DELGADOComerciante de: Cereais, Cimentos, Palhas, Sêneas, Torteaux,
Cordas, Fio, Adubos para todas as culturas**INSECTICIDAS — Produtos SHELL — FUNGICIDAS**

Representante único de:

NITRAMONCAL e NITROPHOSKA (Alemão) nos concelhos
de Abrantes, Mação, Sardoal, Constância e Vila de Rei

Telefone 374

ALFERRAREDE

**FÁBRICA SEPOL
GUARDA**

Refrigerantes, Xaropes e Licores

Telef. ALFERRAREDE 18 C. DE CODES 3

CARVALHO & APARICIO, L.^{DA}EXPORTADORES DE MADEIRAS — Fábricas de Serração e Carpintaria Mecânica em ALFERRAREDE
E CHÃO DE CODES — Madeiras em Tosco e Aplainadas para Construção Civil — Toros e Lenhas

Sede em: ALFERRAREDE

Nova Casa Macieira, Limitada

Sede e Armazém em Alferrarede:

Rua do Comércio, n.ºs 572, 580, 588 e 592

Armazém em Lisboa: Rua dos Remédios, 49

SOUZA, RAMOS & BATISTA, L^{DA}

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

Avenida Viriato, 184-186 — TORTOZENDO

Telefone N.º 50

M. FARIA LOPES, L.^{DA}

DEPOSITÁRIOS DA «LUSALITE»

Ferragens — Drogas — Mosaicos — Artigos Sanitários
— Azulejos e Utilidades

Agentes das tintas DYRUP

Rua Dr. Sidónio Pais, 7 / Telef. 22517

LEIRIA

HIPÓLITO

ARTIGOS DE ALTA QUALIDADE



Fábricas em Torres Vedras
CASA HIPÓLITO, LDA.
 TELEF. 3 E 53
TORRES VEDRAS PORTUGAL

JOÃO MONTEZ, L.^{DA}

CALDAS DA RAINHA
 Caixa Postal 58 Telefone 22130

Gessos e estafe
 Agência Central — **Sidla-Sacor**
 Correspondentes do Banco Espírito Santo
 e Comercial de Lisboa

THOMAZ DOS SANTOS, L.^{DA}

ARMAZENISTAS — IMPORTADORES

FERROS - AÇOS - TUBOS - ARAMES
 METAIS - FOLHA DE FLANDRES

Telef. 2 2046 e 2 2047

Apartado 14 CALDAS DA RAINHA



**Francisco António da Silva
 & F.ºs, L.ª**

FÁBRICAS METALÚRGICAS
 FUNDADAS EM 1907
 Telef. 28 Teleg. FAS
TORRES VEDRAS
 PORTUGAL

Autovinificadores — Remontagem automática dos mostos com a mais perfeita lexiviação das massas, sem bombas nem motores, e sem vigilância.

Bombas — Manuais para trasfega e para poços.

Caldeiras — Para destilação de bagaços de uvas, figos e vinhos.

Esgotadores por parafuso sem-fim a 45.º — Com ou sem esmagador acopolado.

Esmagadores elevadores — Centrifugos ou de rolos canelados. Com ou sem desengaçador.

Esmagadores manuais e mecanizados — Fabrico especial «FAS».

Grupos moto e electro-bomba. Mangueiras e chupadores. Postigos. — Para ânforas e depósitos aéreos.

Prensas — Sistema «Marmonier» e «Hidráulicas».

Pulverizadores e torpilhas. Sulfitómetros e sulfuradores. Tampas e peças para ânforas — Próprias para trabalhar com autovinificadores.

Tampas para depósitos subterrâneos — Com sobretampas para resguardo e nivelamento com o piso.

Tampões, torneiras, uniões, válvulas, etc.

Todos os Acessórios para a mais completa instalação

SECLA

Sociedade de Exportação e Cerâmica, Lda.

FAIANÇA
 DECORATIVA

CALDAS DA RAINHA

SERRAÇÃO E POLIMENTO DE MÁRMORES
 DE **F. J. SISMEIRO**

Mármore e Cantarias de todas as qualidades para todas as aplicações, Lambrins, Ladrilhos, Pias, Lava-Louças, Lava-Copos, Jazigos, Campas, Pedestais, Etc., Etc.

LEIRIA — R. Mouzinho de Albuquerque - Telef. 2285

Telef. 22617

Electro-Lis, Limitada

Instalações Eléctricas / Motores / Máquinas / Bombas / Fogões
 Aparelhos de T. S. F. e toda a Aparelhagem Doméstica

LEIRIA

Praça Rodrigues Lobo, 44-45

Ricardo dos Santos Galo, Filho, L.^{da}

MARINHA GRANDE

Telefones : 52033—52242

✱

FÁBRICA DE VIDRO (Fundada em 1895)
FABRICO MANUAL E MECÂNICO

✱

GARRAFAS E GARRAFÕES — FRASCARIA
ARTIGOS DE CONSTRUÇÃO
ARTIGOS DE ILUMINAÇÃO A PETRÓLEO
ISOLADORES
ARTIGOS DIVERSOS

✱

Depósitos :

LISBOA — 58, Calçada Marquês de Abrantes, 60
Telefone 61739

VILA NOVA DE GAIA — Rua Alexandre Braga, 15
Telefone 711044

Manuel Pereira Roldão & Filhos, L.^{da}

FÁBRICA DE VIDROS COMUM E NEUTRO

TELEFONE 52052

Ampolas e todos os artigos para laboratórios

■

Artigos domésticos e prensados, garrafas
e frascaria

MARINHA GRANDE
(PORTUGAL)

Joaquim Diniz Alves

Fabricante de sílico-calcáreos e sílico-aluminosos
para fornos de altas temperaturas

■

Telefone 52072

MARINHA GRANDE

Fábrica de Vidros da Boa Vista

DE

Guilherme Pereira Roldão, Filhos, Lda.

Especialidade em garrafas pretas
e garrafões empalhados

Premiada na Exposição do Rio de Janeiro
em 1922 com a medalha de ouro

ROTULAGEM A FOGO

TELEFONE, 52028

MARINHA GRANDE

João Pereira Vilela

MARINHA GRANDE

Telefone 52115

Carreiras de Serviço Público entre

Vieira de Leiria, Monte Real — Leiria
Vieira de Leiria-Marinha Grande (Est.)
S. Pedro de Muel-Marinha Grande (Est.)
Praia de Pedrógão — Monte Redondo (Est.)
Leiria-Amor
Vieira de Leiria-Praia de Vieira

Modernos autocarros para excursões no País e Estrangeiro

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE SERRAS, Lda.

=====

Fabrico de folhas de serras para metais

=====

Telef. 52038

MARINHA GRANDE

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 DW

✱

APETRECHAMENTO PARA EXTENSO
EMPREGO DE SOLDADURA ELÉCTRICA
NA CONSTRUÇÃO, COM INSTALAÇÃO
DE RAIOS X INDUSTRIAL
PARA SUA VERIFICAÇÃO

✱

Ante-Projectos e Orçamentos Grátis

JUCAR

AGENTE DE: RECAUCHUTAGEM ROLDÃO &
PIRES, LTD.^a, LEIRIA // ÓLEOS «VEEDOL»
e «CANFIELD» // ROLAMENTOS S. K. F.

SUBAGENTE DA «MABOR»

MOTORIZADAS } «CINAL-PACHANCHO»
 } «SACHS-MOTOR»

Telefones : Escritório, 2747 e Residência, 2556

LARGO TENENTE VALADIM, 11

FIGUEIRA DA FOZ

Almeida, Carvalho & Gaspar

Armazém de vinhos e seus derivados

BATATAS E SAL EM VAGÕES E CAMIONETES

TELEFONE 2822

Rua Fernandes Tomaz, 10

FIGUEIRA DA FOZ

Telefones: Escritório, 2065 e 2580 Teleg.: Madeiras—Apartado 33

Alberto Gaspar & Companhia, Limitada

Madeiras—Postes Telegráficos—Materiais de Construção
Depositários de Cal e Cimento do Cabo Mondego

Rua da Central Eléctrica, 2 a 28 Fidal: Quinta do Melo—Telef. 6352
Figueira da Foz Mangualde—Portugal

Telefone, 2995

RODRIGUES, PAIS & C.^a

Armazém de Mercarias, Farinhas, Cereais e Adubos

Agentes da «Sociedade Central de Cervejas» e da «Sapex»

Rua da República, 104 6 e 81 a 87

FIGUEIRA DA FOZ

Rua Fernandes Tomaz, 80 a 88

Apartado, 26

Bicicletas e Acessórios «MESSILFER»

TELEFONE 2791

MESSIA - RODRIGUES

Com Armazém de Bicicletas e Acessórios

RUA DR. JOSÉ JARDIM, 44

(Antiga Rua das Flores)

FIGUEIRA DA FOZ

(Portugal)

Vai de automóvel à Figueira da Foz?

Em caso de necessidade prefira a casa **A. DIAS GASPAR**
a mais completa organização ao serviço

do automóvel da **FIGUEIRA**

Rua da República, 119-129 Telefone 2945

FIGUEIRA DA FOZ

União Automóvel Leiriense, Ld.^a

LEIRIA

Transporte Colectivo de Passageiros

Carreiras:

Leiria — Figueira da Foz

Leiria — Nazaré

Leiria — Alcobaça

Figueira da Foz — Condeixa, etc.

Serviço de Alugueres no País e estrangeiro com carros
PULLMANS e automóveis de praça

Serviço combinado com a C. P. em Leiria e na estação
de Martingança para a Batalha

Telef. 22709 — LEIRIA

Manuel Pereira Patrício & C.^a, L.^{da}

Serração de Madeiras em tosco e aparelhadas
Lenha e toros para minas, em qualquer dimensão

FÁBRICAS EM:

Carvalhos, de Maria Marques, Tábua e Leiria-Gare

Sede e Escritório: LEIRIA - GARE (Portugal)

Telefone N.º 2 2780

Carpintaria Esperança

DE

SIDÓNIO DE SOUSA VIOLANTE
& C.^a L.^{da}

EXECUTA TODOS OS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO
CIVIL. MÓVEIS DE QUALQUER GÊNERO E
EM TODOS OS ESTILOS

Telefone 22513

LEIRIA-GARE

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

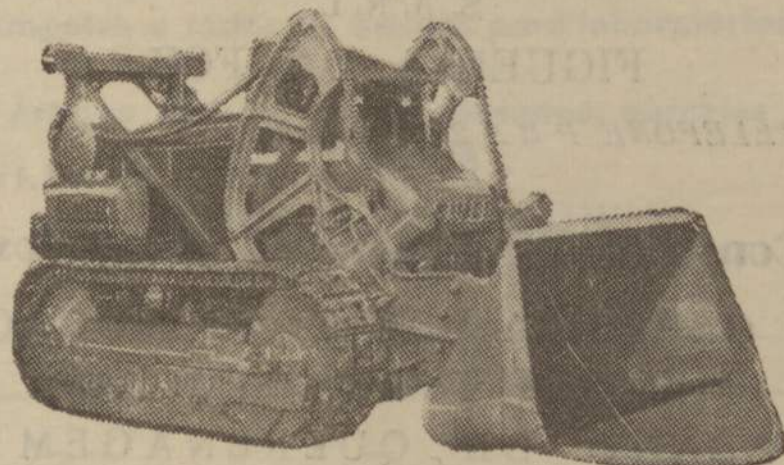
Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS
PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89



End. Teleg. EUROPEA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 7 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

S I D E L O R

UNION SIDERURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

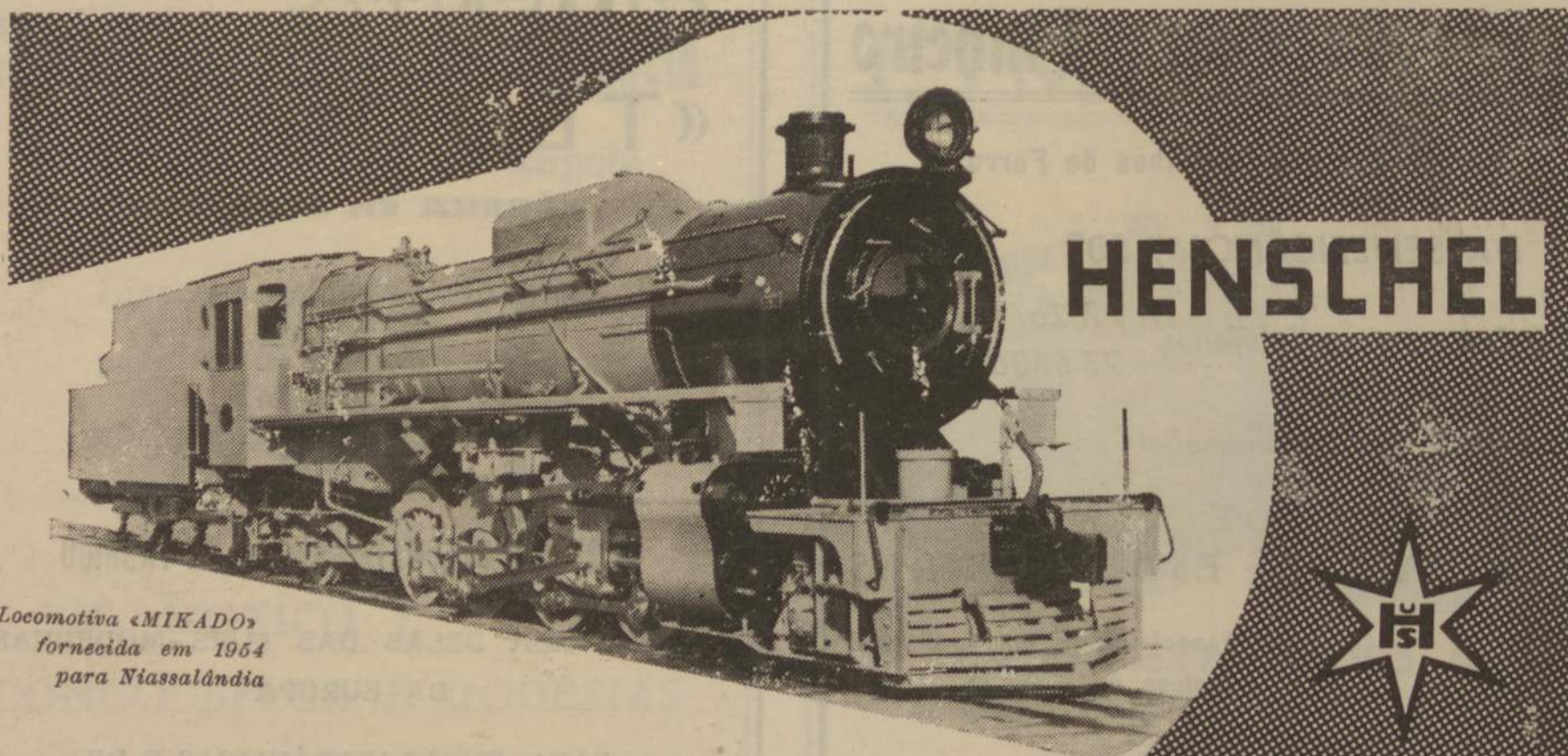
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



*Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia*

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-Genera-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN KASSEL REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS ■ SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO ■ RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS E BAGAGENS AO DOMICÍLIO ■ SERVIÇO DE PORTA A A 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

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal e a União da África do Sul

O sr. Dr. Ernest Jansen, Governador-Geral da União da África do Sul, na sua visita oficial a Lisboa, foi recebido com honras de Chefe de Estado. A população da capital, colaborando, espontaneamente, com o Governo, demonstrou ao ilustre amigo de Portugal, quando aqui chegou, a sua sincera simpatia, sentimento que envolve, com uma grande dose de gratidão, todo o povo da União Sul-africana. E porque escrevemos a palavra gratidão? Pelo motivo de que, além das boas, sempre correctas relações de vizinhança e amizade com a nossa província de Moçambique, alguns milhares de portugueses ali vivem e trabalham, e ali tendo, sobretudo em Joanesburgo, um ambiente acolhedor e familiar, gozando todos eles, graças ao trabalho que desenvolvem e à honestidade do seu comportamento, de grande e justo prestígio.

O Ministro dos Negócios Estrangeiros sul-africano, que também visitou, por essa ocasião, o nosso País, pôde igualmente observar como Portugal sabe receber os seus hóspedes de qualidade.

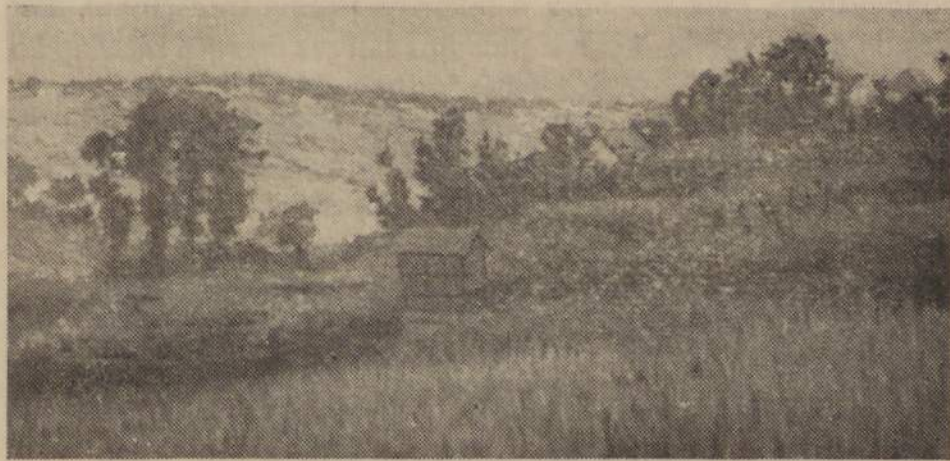
Os jornais da União da África do Sul deram especial relevo a esta visita, comentando-a com referências de viva simpatia pelo nosso País.

Apraz-nos registar nestas colunas mais um acontecimento de grande projecção internacional. Nenhum português poderá ficar indiferente ao crescente prestígio do nosso País, à simpatia e à admiração de que somos alvo por parte da Imprensa estrangeira, dos intelectuais e dos homens que têm nas suas mãos os destinos das nações amigas.

O velho «Apolo»

O velho «Apolo», da rua da Palma, vai ser demolido. Como edifício, o seu desaparecimento não constitui uma grande perda. Pelo contrário, representa um benefício para a estética da cidade. Como casa de espectáculos, eram brilhantes as suas tradições. Com efeito, pelo seu palco passaram alguns dos maiores artistas portugueses e alguns estrangeiros. Adelina Abranches teve ali noites de glória, bem como Eduardo Brásão, o actor brasileiro Leopoldo Fróis, Nascimento Fernandes, Alves da Cunha, Rafael Marques e tantos outros. Comédias ligeiras, dramas de faca e alguidar, operetas, revistas, fantasias, alta comédia, de tudo ali se representou. Com a demolição do antigo *Príncipe Real*, seu verdadeiro nome de baptismo, desaparece uma grande e saudosa época de teatro.

Pintores de Portugal



Paisagens de Trás-os-Montes — Quadro a óleo de Artur Loureiro

AVE-MARIAS

*Nas nossas ruas, ao anoitecer,
Há tal soturnidade, há tal melancolia,
Que as sombras, o bulício, o Tejo, a maresia,
Despertam-me um desejo absurdo de sofrer.*

*Batem os carros de aluguer, ao fundo,
Levando à via férrea os que se vão. Felizes!
Ocorrem-me em revista exposições, países;
Madrid, Paris, Berlim, S. Petersburgo, o mundo!*

*Semelham-se a gaiolas, com viveiros,
As edificações sòmente emadeiradas:
Como morcegos, ao cair das badaladas,
Saltam de viga em viga os mestres carpinteiros!*

*Vazam-se os arsenais e as oficinas;
Reluz, viscoso, o rio; apressam-se as obreiras;
E num cardume negro, hercúleas, galhofeiras,
Correndo com firmeza, assomam as varinas.*

*Vêm sacudindo as ancas opulentas!
Seus troncos varonis recordam-nos pilastras;
E algumas, à cabeça, embalam nas canastras
Os filhos que depois naufragam nas tormentas.*

Cesário Verde
(Lisboa, 1855-1886)

Recortes sem comentários

Quem é o Poeta açoriano?

O «D'ário Ilustrado», na sua edição de 2 de Julho corrente, publicou a notícia do falecimento, ocorrido nos Estados Unidos, do Poeta David Morton, de 72 anos de idade e autor de famosas obras entre as quais «Like a man in love» que lhe valeu, em 1954, o prémio nacional norte-americano da «Lyric Foundation», pela sua obra a favor da poesia tradicional. Diz a notícia que David Morton deixou 18 livros de rara inspiração sentimental, os últimos dos quais foram publicados nos Açores, onde residiu 6 anos, na Ilha Terceira, leccionando literatura inglesa, amando o sossego e as flores. Aí começou a interessar-se, apaixonadamente, pela situação de um poeta, seu par, Ezra Pound e iniciou um movimento discreto, mas eficiente, a favor dos «poor promising poets» tendo proposto e obtido a concessão do primeiro prémio internacional da «California Foundation for the Encouragement of poetry» para um novo poeta açoriano e outro prémio para um poeta e dramaturgo austríaco.

Em 1956 David Morton escreveu à «Poetry Society of America» para dar conta da sua vida de encanto pelos Açores, aproveitando a mesma ocasião para apresentar à referida sociedade um poeta açoriano.

Quem é esse poeta açoriano?

Do «Correio das Ilhas»

Concurso de «rosto estúpido»

Katherine Wilkins, de Nova Iorque, sem consultar seu marido, mandou o retrato deste a um concurso para «premiar o rosto mais estúpido».

Ao sr. Wilkins foi atribuído o prémio, que consistia numa avultada quantia.

Quando sua mulher estava acalentando o sonho de com essa quantia comprar uma casa, teve a surpresa de saber que seu marido apresentara um pedido de divórcio e que exigia o dobro da quantia do prémio como indemnização por perdas morais e materiais.

Dos Jornais

Mais uma república!

Os anacrónicos republicanos portugueses celebram já o aparecimento de mais uma república, esta agora no «muito civilizado» povo tunisiano.

Nós limitamo-nos a recear o aparecimento de uma ditadura, de uma nova tirania, semelhante à que sobreveio no Egito, com a celebrada (e fomentada) saída do rei Faruk. E as consequências que desta advirão para a Europa, sobretudo para a nação francesa, mãe das repúblicas modernas, não serão muito diversas das resultantes da república egípcia.

Mas, enfim, se para nós, monárquicos, a pseudo-monarquia tunisiana não tinha significado algum, para os nossos republicanos será um lenitivo o aparecimento de mais uma pseudo-república.

E eles, coitados, estão bem necessitados de alguma coisa que os console.

Já recorrem ao 24 de Julho e à sua bandeira azul e branca.

Porque não, também, consolarem-se com os males do «bei de Tunis», que já há cem anos constituía para a ironia queiro-siana um recurso de primeira categoria?

De «O Debate»

Hábitos inadmissíveis

Com o Verão, Portugal entrou em franca época de turismo, de festas e romarias, de férias nas praias, termas e serras, em todo o lado, enfim, onde haja monumentos ou trechos pitorescos de aguarela forte.

Dotado de clima privilegiado, com temperaturas oscilando à volta dos 22 graus, quando outros países nórdicos e mediterrâneos têm suportado temperaturas superiores a 30.º, abundante de belos oásis de paz e de hospitalidade, Portugal tem de apetrechar-se quanto possível à altura para que a indústria do Turismo possa alargar consideravelmente a sua projecção na economia nacional.

Convém saber, a título de esclarecimento, que esta indústria já hoje pesa com um saldo positivo da ordem dos 300.000 contos na balança de pagamentos e não será impossível, no estado actual das condições do mundo e no conhecimento em numerosos países das nossas condições de paz, de clima e até diversidade de belezas panorâmicas, elevá-la a somas que se aproximem do milhão de contos.

Mas esta indústria não pode suportar o prejuízo e a indignidade que lhe causam o vício da mendicidade abusiva, nem a anacrónica atitude do uso do pé descalço. Daí que se imponha uma verdadeira campanha em todo País recomendando, a princípio, que se evitem no máximo possível os espectáculos que nos colocam mal, especialmente a mendicidade viciosa, a pretexto do ostensivo estendal de misérias físicas insanáveis em feiras, termas, praias e romarias, e a exibição desleixada e inadmissível do pé descalço, em circunstâncias em que seja injustificável.

Só de frente pode atacar-se tal costume impróprio de uma Nação moderna, progressiva e renovada. Do êxito da campanha muito depende o bom nome de Portugal como País de turismo e a influência dos saldos positivos da indústria do turismo têm que preservar-se destes inimigos, escrupulosamente, como se de uma pauta alfandegária se tratasse. Será este um tributo que têm de pagar os desleixados e os viciosos na certeza de que, afinal, a sua saúde e o seu interesse estão directamente ressalvados, pois quer o pé descalço, quer a mendicidade viciosa são uma fonte intolerável de doenças, de fraqueza, de prejuízo e de atraso demográfico, constituindo um espectáculo confrangedor que urge reprimir e eliminar, tanto por parte das autoridades como do público.

De «O Ilhanense»

Plásticos

Um merceeiro de Copenhague, desgostoso com o mau andamento do seu negócio, pôs termo à existência metendo a cabeça dentro dum saco de plástico. As investigações concluíram pelo suicídio, sendo talvez este o primeiro caso em que se usa um saco de embalagem com tão trágico fim.

A polícia desta cidade fez saber que já várias crianças pagaram com a vida a brincadeira que consiste em meter a cabeça dentro de sacos plásticos, «para ver à transparência». A primeira inspiração, o material plástico cola-se herméticamente à boca e ao nariz.

(Dos jornais)

Cerimónia Singular

Morreu há dias o súbdito britânico e capitão da marinha mercante John Cowie. E coisa curiosa e emocionante: preten-



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



deu que as suas cinzas fossem lançadas à entrada da barra do Douro, frente à cidade do Porto, que tanto amou nas suas andanças de marinheiro.

Assim, o navio-motor que capitaneou, o «Seamew», fundeu no Douro, a fim de executar as últimas vontades do comandante Cowie.

Frente ao cais da Meia Laranja, o «Seamew» parou e um dos seus tripulantes, o eng.º-maquinista Hughes, desceu até à última escada do portaló, com uma salva nas mãos, contendo as cinzas do seu antigo capitão, e aspergiu-as nas águas do Douro.

Cumpriu-se assim o desejo de John Cowie, grande amigo da cidade do Porto: cerimónia singela, mas de profundo e emocionante significado.

De «O Figueirense»

Incidente no Tribunal Plenário

Depois do grave incidente que se registou, no final do julgamento do Tribunal Plenário, a sr.ª D. Arminda Soares Dinis Lopes, foi conduzida para a cadeia das Mónicas. Esta senhora deverá sair à meia noite em liberdade, depois de completar os três dias de prisão que lhe foram aplicados pelo tribunal, que se considerou desrespeitado pela atitude que tomou, no final do julgamento, a esposa do dr. Humberto Lopes, que fora condenado,

Quanto ao dr. Manuel João da Palma Carlos, eram 11 horas quando foram depositados na secretaria do tribunal, os 35 contos correspondentes às fianças que lhe foram arbitradas: 15 de caução carcerária e 20 de caução económica.

Meia hora depois aquele advogado saiu em liberdade. São-lhe agora concedidos oito dias para apresentar o texto do seu recurso para o Supremo Tribunal, mas como come-

çam no dia 1 as férias judiciais, só em 1 de Outubro o recurso dará ali entrada.

Aquele advogado, depois de ter saído em liberdade, após o depósito das cauções que lhe foram arbitradas, compareceu no Tribunal da Boa Hora e tomou já parte em novos julgamentos, visto que a decisão do Plenário que implica a suspensão da sua actividade profissional está suspensa, até o Supremo Tribunal se pronunciar sobre o recurso que interpôs.

Do «Diário de Lisboa»

Uma Rapariga Valente

«Em Santa Marinha do Zézere (Baião), está a ser objecto de constante inquietude o número de raposas que prolifera por todo o lado, o qual enxameia o centro de várias povoações, onde fazem as suas razias, quer de noite, quer em pleno dia. Os assaltos são constantes e os prejuízos registados assumem já certo vulto,

Natividade de Oliveira, de 21 anos, do lugar de Vassos, e em perspectivas de casamento, viu na criação de galináceos uma receita que lhe permitia pouco a pouco a constituição de parte do seu bragal. Dando conta de que uma das raposas lhe visitava o galinheiro, como rapariga corajosa que é, decidiu-se a enfrentar o bicho, mesmo desarmada. E assim, pôs-se de atalaia, ao mesmo tempo que vigiava as poucas galinhas que lhe restavam. Ao ver aproximar-se a raposa (que, por sinal, era um formidável raposo), lançou-se em luta aberta, conseguindo dominar o animal, apesar da resistência feroz que este fazia.

A Natividade tem sido muito cumprimentada pela sua invulgar proeza.

De «O Castanhirenes»



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira

Serviço de armazéns do C. F. B. — 2.^a secção

Concurso n.º A/CFB/I/I-184/957

O «Diário do Governo», III Série, n.º 180, de 3 de Agosto de 1957, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 21 de Outubro de 1957 para o fornecimento de:

Vinte mil travessas de madeira para via de
 $2\text{ m} \times 24\text{ m} \times 0,13\text{ m}$.

O programa do concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: na Beira, na 2.^a secção dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira; em Lourenço Marques na 2.^a secção dos armazéns gerais; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Direcção-Geral do Fomento.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 25.000\$.

A validade das propostas: mínimo, sessenta dias.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 20 de Junho de 1957.
— Pelo Director dos Serviços, *Pinto Elyseu*.

Concurso n.º 140 / 57

O «Diário do Governo», III Série, n.º 182, de 6 de Agosto de 1957, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 27 de Agosto de 1957, para o fornecimento de:

Um vagão-socorro, contendo equipamento diverso, para os caminhos de ferro de Lourenço Marques.

O programa do concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.^a secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane, na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 25.000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transporte da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 27 de Junho de 1957. — O Director dos Serviços, *Pinto Elyseu*.

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

O semanário «A Rabeca», que se publica em Portalegre, insere, num dos seus últimos números, com o título *Crendices e parvoeira*, a seguinte nota:

Regista-se nova ofensiva da tal história das «cadeias». Vêm a ser essas «cadeias» enviar cartas a pessoas conhecidas ou não, ficando cada uma destas com a imposição de mandar cópia da patetice a dezassete ou mais outras pessoas. E assim a coisa vai indo numa progressão considerável.

Na carta indicam-se as «graças» recebidas por vários dos que cumpriram o preceito, assim como as «desgraças» infligidas aos que não cumpriram. Entre estas cita-se, até, (isto é que é descaramento) que o proprietário dum cinema de Portalegre que não cumpriu, que cortou a «cadeia», sofreu os efeitos dum incêndio no depósito dos filmes!

A não ser a Administração Geral dos C. T. T., o que se ganhará com estas patetices?

Dado o efeito condenável que estas ideias produzem nos espíritos fracos, isto parece-nos até caso para as autoridades intervirem, evitando a propagação da patetice.

Bom era que os espalhadores ou propagadores de tal «cadeia» fossem gozar o prémio da sua descoberta aí para qualquer cadeia de grades, deixando em paz as gentes e os santos que em tal parvoeira invocam, relacionando os seus milagres.

Por várias vezes temos visto na imprensa portuguesa inúmeras referências a essa idiotice, praga que invadiu todos os lares e que já chegou aos liceus e empestou os alunos, que este ano também se fizeram suas vítimas, e, como não têm verba, resolvem meter as cartas no correio, sem o respectivo selo, obrigando o recebedor a pagar a multa de 2\$00.

Não há quem ofereça aos idiotas, que se entretêm com este estúpido passatempo, 24 horas de calabouço?

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.^a REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», III Série, n.º 183, de 7 de Agosto de 1957, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 1 do corrente mês o projecto de nova tarifa especial n.º 4, passageiros bilhetes de assinatura, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 3 de Agosto de 1957. — Pelo Engenheiro Director-Geral, *Mário Dias Trigo*.

Imprensa

«O Volante»

Com a sua edição de 7 de Agosto, entrou no XXXII ano de publicação *O Volante*, órgão consagrado ao automobilismo, ao turismo e à aviação, de que foi fundador A. de Campos Júnior, jornalista de temperamento, a cuja memória, muito justamente, se presta homenagem, neste número, pelas penas dos srs. Professor Dr. Caetano Beirão da Veiga, actual director desta prestigiosa publicação-trimensal; Alberto Freitas e José Luís Ribeiro.

Outros artigos, de interesse, completam o número extraordinário comemorativo do aniversário de *O Volante*.

Ao seu ilustre director e distintos redactores e colaboradores, apresentamos as nossas felicitações pelo seu aniversário.

AGRADECIMENTO

Os *Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Sul de Portugal* (Pessoal de Oficinas, Armazéns Gerais, Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais) honraram-nos, como se sabe, prestando-nos a 30 de Junho p. p., na sua sede em Barreiro, generosa homenagem de há muito projectada e que, sob a presidência da *União dos Sindicatos dos Ferroviários*, com a participação e representação de *Autoridades, Imprensa, Sindicatos Congéneres do Norte e Centro do País, Ferroviários e Amigos*, assumiu aspectos de considerar, pelo significado de que a souberam revestir os que sinceramente a promoveram e os que sinceramente acorreram a confirmá-la com a sua presença e o seu vivo sentimento.

Pudemos então agradecer, a quantos competia, acto de tão grande beleza moral que à sua generosidade ficámos devendo; mas, por ignorância de morada, o mesmo não pudemos fazer, até hoje, a muitos dos que, numerosíssimos, por escrito tiveram a bondade de se solidarizar com o generoso acto.

Ocorrer a esta involuntária falta é o objectivo primeiro do presente agradecimento, embora, de novo, ele a todos envolva no mesmo abraço de justa gratidão.

1 de Agosto de 1957.

CARLOS MANITTO TORRES

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «O Sedutor»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Calypso»

Publicações recebidas

España

A luxuosa revista de turismo *España*, que se publica, em Madrid, sob a direcção de Gregório Blanco Martinez, dedicou a sua edição n.º 38 a Alicante. Trata-se de um documentário muito interessante, ilustrado com várias e sugestivas gravuras que reproduzem tipos, paisagens, recantos de interesse paisagístico.

Agradecemos ao sr. D. Alejandro Freijial del Villar, digno delegado do Turismo Espanhol entre nós, a oferta de um exemplar desta magnífica revista de turismo.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Os Caminhos de ferro alemães vão construir uma locomotora atómica de 185 toneladas de peso e 5900 cavalos.

Os ferroviários que viajarem na nova máquina vestirão uniformes especiais de protecção contra as radiações. A locomotora atómica medirá 35 metros de comprimento por 3 de largura e será dotada de um motor nuclear.

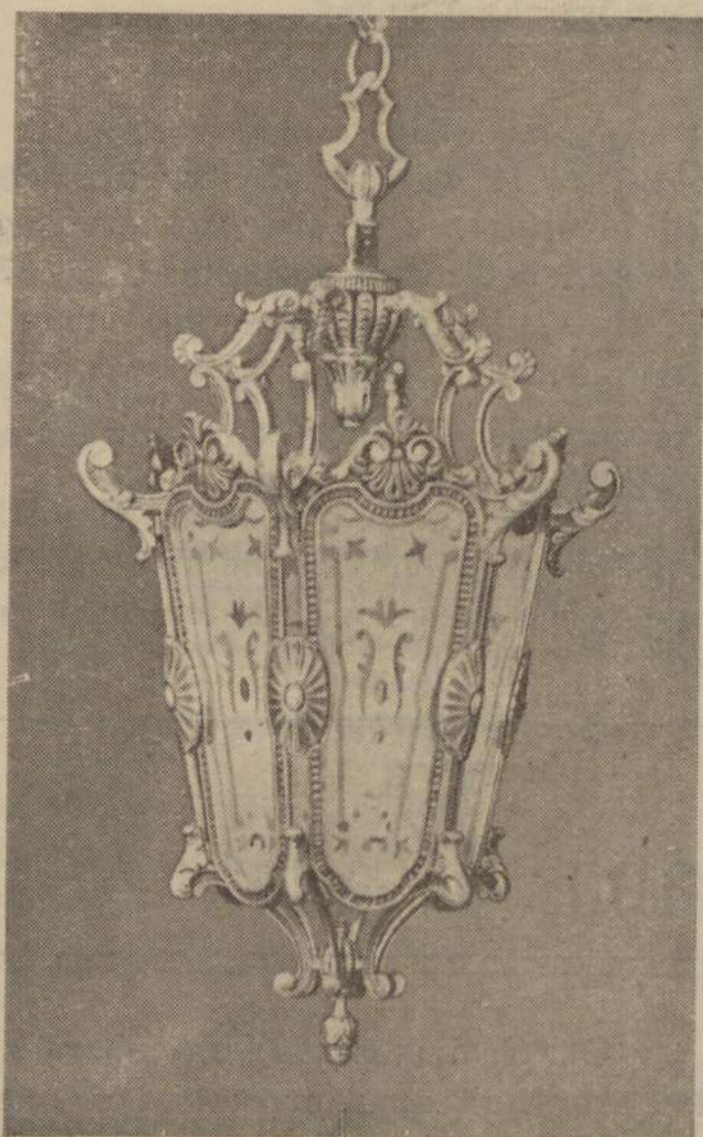
AUSTRIA Como estava previsto, com a abertura da nova estação Viena-Sul, adoptou-se recentemente a tracção eléctrica no primeiro troço das linhas meridionais: Wien-Gloggnitz (177 quilómetros), Villach-Klagenfurt, St. Veit a. d. Glan e Villach-Feldkirchen-St. Veit a. d. Glan (107 quilómetros).

Destinam-se a estes trajectos as locomotoras modernas Oe. B. B. (tipo 1141), com as quais aumentarão a eficiência destas linhas e o conforto dos passageiros.

CANADA A Comissão Federal dos Transportes autorizou às Companhias ferroviárias, a partir de Janeiro de 1957, o aumento de 4 por cento, nas tarifas de mercadorias. Este aumento junta-se ao que já fora autorizado em Junho de 1956, de 7 por cento.

As Companhias solicitaram um aumento global de 15 por cento. O presidente da «Canadian Pacific» declarou que este aumento era insuficiente para cobrir os aumentos dos salários e das matérias primas.

Estes 4 por cento permitirão aumentar em 15 milhões de dólares anuais os rendimentos dos caminhos de ferro.



«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES • LANTERNAS
CANDEEIROS • BIBELOTS

FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288 LISBOA

Standard Electrica



PROJECTOS — FORNECIMENTOS — INSTALAÇÕES

- INSTALAÇÕES DE COMUTAÇÃO TELEFÓNICA MANUAIS E AUTOMÁTICAS, DE TODOS OS SISTEMAS E CAPACIDADES. SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES POR FIOS EM ALTAS FREQUÊNCIAS;
- MATERIAIS DE TRANSMISSÃO TELEGRÁFICA AUTOMÁTICA, POR FIOS E POR RÁDIO;
- MATERIAL DE RADIOCOMUNICAÇÕES PARA TODAS AS APLICAÇÕES EM MÉDIA, ALTA, MUITO ALTA E ULTRA-ALTA FREQUÊNCIA;
- SISTEMAS DE ANTENAS PARA APLICAÇÕES GERAIS E ESPECIAIS PARA RÁDIOCOMUNICAÇÕES, RADIODIFUSÃO E TELEVISÃO;
- EQUIPAMENTOS DE RADIODIFUSÃO E TELEVISÃO E RESPECTIVO MATERIAL DE ESTÚDIO E ACESSÓRIOS;
- SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO E DE COMANDO, AUTOMÁTICOS E MANUAIS, INTERCOMUNICADORES, AMPLIFICADORES E APARELHAGEM ACESSÓRIA;
- CABOS E ACESSÓRIOS DE TODOS OS TIPOS, PARA ENERGIA, COMUNICAÇÕES E ALTAS FREQUÊNCIAS;
- RECTIFICADORES DE SELÉNIO DE TIPOS ESPECIAIS E GERAIS PARA TODAS AS APLICAÇÕES.

SERVIÇOS TÉCNICOS, COMERCIAIS E FÁBRICA
NA AVENIDA DA INDIA — LISBOA — TELEF. 638171/6

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

WIESE & C.A. L.^{DA}

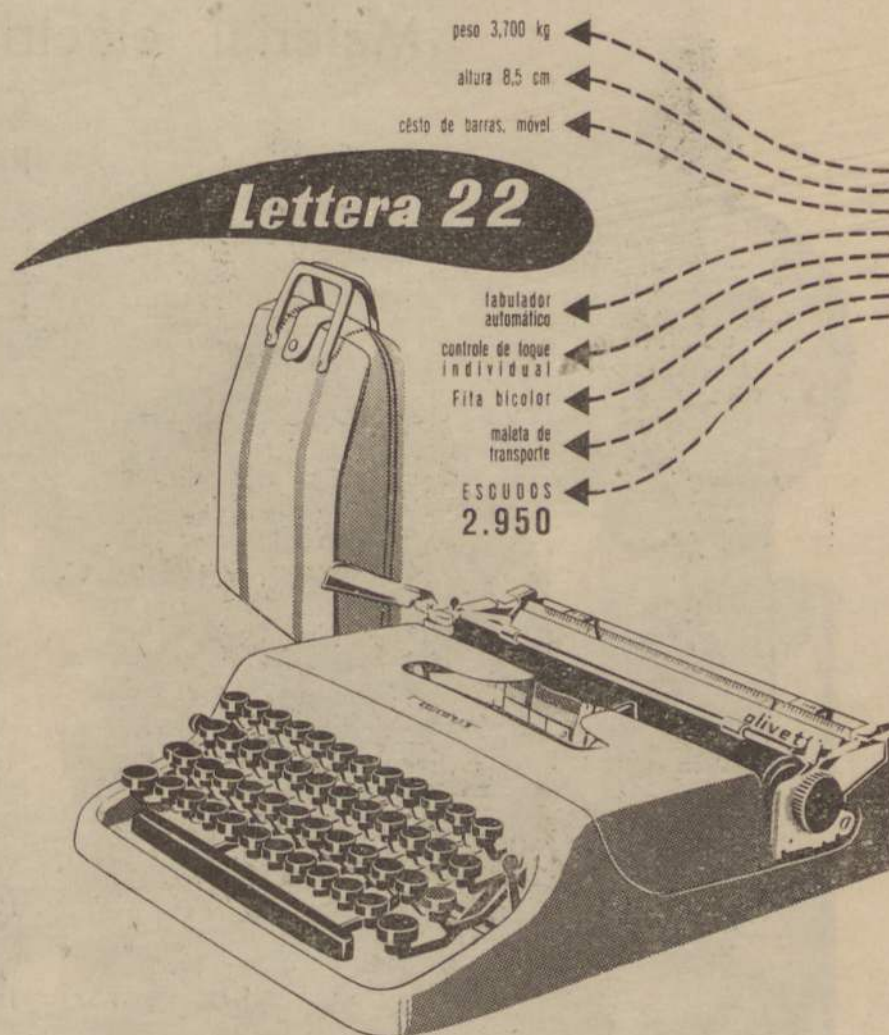
Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331

Verifique, que é excepcional...



olivetti

ESTABELECIMENTOS *Sida*, LIMITADA
RUA DE S. NICOLAU, 44-48 • TELEF. 33027



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 Primá-
ria — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

BI-SECULAR REAL COMPANHIA VELHA

FUNDADA EM 1756



— VINHOS DO PORTO

— VINHOS DE MESA

— BRANDES

— ESPUMANTES NATURAIS

PORTO
Rua das Flores, 66, 75

LISBOA
Rua Luís Augusto Palmeirim, 20-A

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin**BROWN
BOVERI**

Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

II—
ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 3 4 1 1

PORTO

III

Gradall

Uma máquina universal para todas as obras... especial para construção e manutenção da via...

Puxa .. empurra .. eleva... roda... e ainda roda a lança 45° para cada lado em torno do seu eixo longitudinal. .. todos os movimentos por força hidráulica.

ASSENTAMENTO DE CARRIS... a acção telescópica da lança habilita o GRADALL a colocar o carril acuradamente e reduz substancialmente o tempo de colocação. Esta máquina coloca 22 carris em 28 minutos.

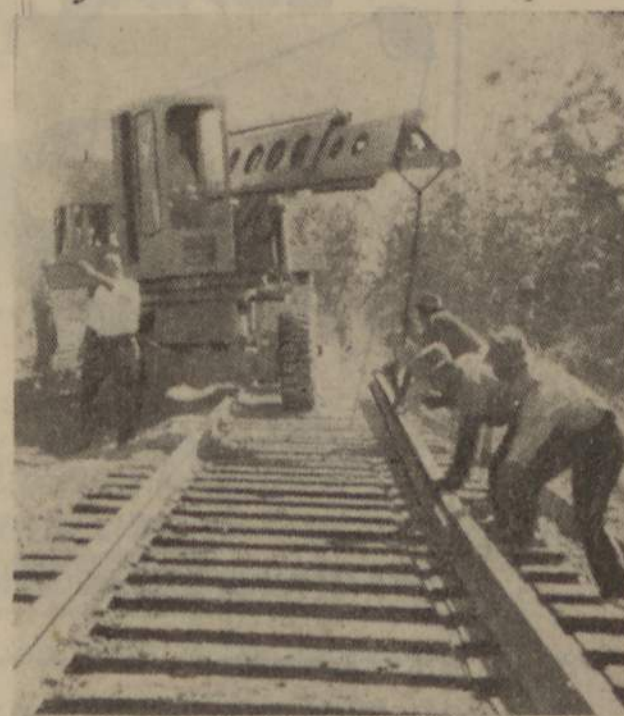
ALINHAMENTO DOS CARRIS .. Usando devidamente os comandos hidráulicos, o operador empurra ou puxa a via guiado por dois trabalhadores que a alinham. Actuais usuários relatam economias tais como 450 % sobre os métodos antigos.

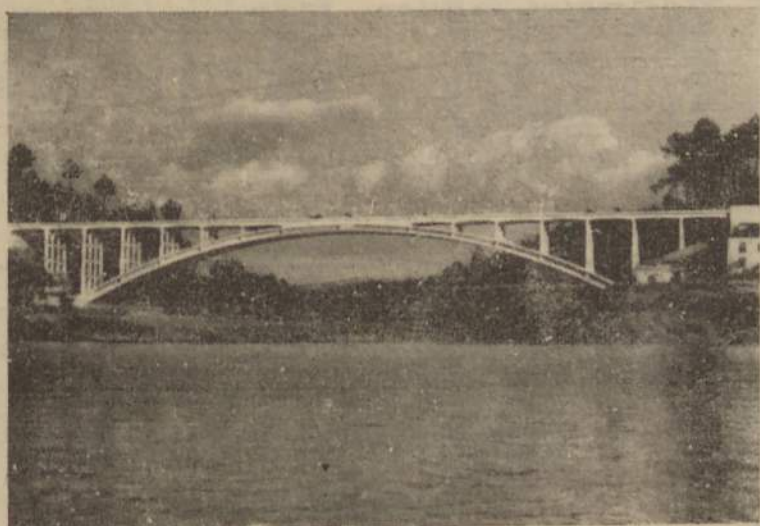
**BLACKWOOD HODGE (PORTUGAL) LDA.**

Av. Almirante Reis, 247 - B-C

Telef. 725948 / 725984

L I S B O A





Ponte Rio Sousa



Pontes Caniçada



Ponte Coimbra

CIMENTO "PATAIAS"



Ponte Barca d'Alva

O progresso das grandes construções civis nacionais é acompanhado pela superior qualidade e altas resistências dos «CIMENTOS CIBRA»

Agente Depositário: **Dário Ramos Júnior**—Rua do Almada, 244-2.º—PORTO—Telef. 2 5455 e 2 8722

PIROTECNIA MINHOTA
Grandes Oficinas de Fogos de Artifício
DE ANTÓNIO J. FERNANDES & FILHOS
CASA FUNDADA EM 1853
Telegramas: Fernanfilhos-Lanhelas - Telefone: 52954 (Rede Caminha)
A única casa em Lanhelas com mais de um século
de actividade industrial
LANHELAS-MINHO

Araújo & Companhia, Suc.^{res}
Fábrica de talheres de alumínio
Bouça - Maria **LIVRAÇÃO**

"CENTRAL,, de António Fernandes de Figueiredo
Mercearia Fina - Chás-Cafés-Queijos-Manteigas-Carnes Fumadas
Rua de Almacave, 170 - Tel. 273 **LAMEGO**

NOVA CASA de Manuel Duarte Castro
Representante da Sociedade Portuguesa de Seguros
Depositário das Caves da Raposeira - Lamego
FAZENDAS *#* MIUDEZAS
RUA DA MADALENA - TELEFONE 226 **CHAVES**

Fábrica de **MÓVEIS** **Eduardo Ferreira da Costa**
Móveis em todos os estilos
Telefone 8 **LORDELO** **LORDELO-DOURO**

Almoços e Jantares - Vinhos Verdes da Região
Bons Quartos na Avenida Conde da Carreira
Restaurante ESTAÇÃO CAMINHOS DE FERRO
Concessionário: **MANUEL JOSÉ ARAÚJO**
Telefone, 2296 **VIANA DO CASTELO**

PASTELARIA GOMES
3, Largo do Pelourinho, 19
Sala de Chá-Sala de Bilhares-Sala de Cervejaria
VILA REAL

AGOSTINHO PEREIRA
Despachante em Gaia
Depósito de Tabacos, Fósforos e Papéis de Fumar
Revendedor de Valores Selados
Largo 5 de Outubro, 2 - Telf. 710522 **Devezas - GAIA**

RAUL LIVIO MENEZES QUEIROZ—Despachante dos C.^{os} de Ferro-Devazas-GAIA
Esclarecimentos sobre todos os transportes — Rectificação
de taxas de transportes e reclamações por avarias, molhas,
faltas, repesos e atrasos de remessas. Entrega ou recebe volumes a domicílio
CARGAS E DESCARGAS DE WAGONS COMPLETOS

SOCIEDADE DOS VINHOS DA BAIRRADA, L.da
Especialidade em Vinhos de Mesa da Marca «SAMBAR»
Espumantes Naturais — Licores e Xaropes
Telefone N.º 109 **OLIVEIRA DO BAIRRO**

PENSÃO PORTUGAL — (Género Hotel)
Proprietário: **MANUEL MARTINS ROCHA**
Gerência: Manuel Aquilino Rocha e Adelino Rocha
Situada dentro dum lindo Parque de arvoredo frondoso e muito agradável
Quartos com água corrente quente e fria **LUSO — Telefone 38**

A REGIONAL CASA ESPECIALIZADA EM PRATOS REGIONAIS
(TIPO POUSADA) com serviço de restaurante
BONS QUARTOS com água corrente quente e fria — serviço à LISTA
Proprietário-Gerente: **FRANCISCO SEABRA GARCIA**
Telefone 72 Rua Dr. Lúcio Abranches—**LUSO (Estrada de Viseu)**

Custódio Muras Lameiro**DESPACHANTE**

Devezas — VILA NOVA DE GAIA

Encarrega-se de qualquer qualidade de transportes
de mercadoria e bagagens
para qualquer parte e despachos para todas
as estações dos Caminhos de Ferro

Sociedade Artística**MANUFACTURAS DE BORRACHA, LIMITADA***Valença do Minho, — Portugal*

Fábrica de anilhas de Borracha, Borracha líquida,
Bisnagas metálicas, Compressores de alumínio,
chumbo estanhado e estanho puro e soldas

«A VALENCIANA»

FÁBRICA DE CHOCOLATES E TORREFACÇÃO
(A ELECTRICIDADE)

Sede: Avenida Dr. Tito Fontes — Telefone 9 — Mercaria
Armazém de Mercarias

Francisco Costa, Suc.^{res}, Lda.**VALENÇA DO MINHO****CAFÉ FARRUCO****A. DA SILVA MARTHA**

MADEIRAS NACIONAIS E EXÓTICAS
— SERRAÇÃO —

PRENSADOS — PARQUETES — COLAS

MODERNOS MATERIAIS DECORATIVOS
Panolux — Unalit — Perfurados — Novopan, etc.

Rua Vera Cruz, 63 — PORTO — Telefone 50164/5

Filial em Braga

Rua Irmãos Robi, 10 — Telefone 2881

Manuel Guedes, Herd.^{os} L.^{da}*Ferro—Ferragens—Tintas—Materiais de Construção*

Tel. 58 — Rua Conselheiro João da Cunha 20 a 26

MONÇÃO

Restaurante da Estação—Telef. 67

Café Portugal—Telef. 93

Pensão Escondidinho—Telef. 99

Virgilino Gonçalves**COMERCIANTE****VALENÇA****Federíssimo B. Mesquita & F.^o**

Mercarias por junto e a retalho

SULFATOS, ADUBOS QUÍMICOS E ENXOFRES

Telegr.: Federíssimo Mesquita

Telefone P. P. C. 51

MONÇÃO

Marcenaria — Móveis Antigos e Modernos — Colchoaria
Estofos — Restauros

ARNALDO PEREIRA RÊGO

Rua Miguel Bombarda — Tel. 4214

VILA PRAIA DE ÂNCORA

Carpintaria — Esquadrias—Forros — Soalhos — Vigamentos
— Lenhas — Aparelho de Madeiras

Restaurante—Vaticano

Restaurante cujo reclame é feito pelos seus
inúmeros clientes

TELEFONE 16 — MONÇÃO

AVELINO RODRIGUES SOARES
Ferro — Aços — Ferragens

Drogas — Sulfato — Adubos químicos — Pólvoras para minas
e pedreiras — Artigos de caça — Artigos sanitários — Artigos
de grês — Vidraria — Telha de todos os tipos — Tijolo — Cal
Cimento — Alvaíades

2-Rua Conselheiro João da Cunha-6 — Monção

Telefone, 36-ANTIGA CASA CAMBIZES-Secção de retalhos

Agente: «Sociedade Africana de Pólvoras, Lda.» e Companhia de Seguros «A Mundial»

FERRO, AÇOS, FERRAGENS
ANTERO & C.^a

97, Rua do Almada, 101 — PORTO

TELEFONE 24967-P. P. C.

ARMAZÉM DE MERCEARIAS — CEREAIS E LEGUMES**Mário Guimarães & Pinto, L.^{da}**

Rua de S. João, 80

Telefone 23741

PORTO**Sapataria CARLOS de****CARLOS CORREIA**

Rua Dr. Roquete da Silveira, 105 — Telefone 370

VILA REAL**LUSALITA****Fernandes Chaves & C.^a, Lda.**

Armazéns Centrais — Móveis e Cimentos do Tejo

Rua Central 9 a 19 e 22 a 30 — Telefone 22

VILA REAL

Alberto R. Serra

com

Secção de Padaria
e Pastelaria



Serve Casamentos e Baptizados



TELEFONES : 88268 — 88257

Santa Comba Dão

Gare

PENSÃO ANTUNES

GERÊNCIA DE MANUEL ANTUNES
MERCEARIAS — VINHOS — MIUDEZAS

*Desconto na Pensão de 10% aos Ferroviários
apresentando o cartão*

Telefone 88264

Santa Comba Dão — Gare

Abel Neves Clemente

Vinhos da região do Dão

Petiscos na sua casa e nas festas e feiras
deste concelho

MERCEARIAS E MIUDEZAS

Com o telefone Posto Público 88274

ROJÃO GRANDE

Santa Comba Dão — Gare

HOTEL SERRA

ABERTO TODO O ANO

Direcção de: ELISA SERRA DE MORAIS E SILVA

L U S O

Telefones 6 (Gerência) e 56

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA AVIZ

Primo Madeira, Lda.

Tecelagem, Estamparia, Tinturaria e Acabamentos

Fábrica:

Av. da Boa Vista, 3473 a 3495

Telefs. 720700-22912

End. Teleg. TECEDA

PORTO

PENSÃO AVENIDA de ALBANO JOAQUIM DE SCUSA

ESPLÊNDIDA SITUAÇÃO — BONS QUARTOS
ESMERADO SERVIÇO DE MESA — ÁGUA CORRENTE
INEXCEDÍVEL ASSEIO

TELEFONE 16

PORTUGAL

PEDRAS SALGADAS

Camões & C.,^a L.^{da}

Fundição e fabrico de artigos de alumínio

ACESSÓRIOS PARA BICICLETAS — TRAVÕES TENAX
(Marca Registrada) — BRINQUEDOS EM ALUMÍNIO
FUNDIDO

Telef 81

VALONGO

A INDUSTRIAL DE MOBÍLIAS

— DE —

ANTÓNIO ALVES LAMAS

Mobílias Móveis avulso Cadeiras

Telef. 17 — Lordelo

LORDELO-DOURO

JOAQUIM TEIXEIRA SOARES DA MOTA

MERCEARIA, PAPELARIA, LOUÇA E VIDROS
DEPÓSITO DE TABACOS, GASOLINA
E CIMENTO LIZ

Telefone 25

MARCO DE CANAVESES

A DELINO MACEDO

LIVRAÇÃO-GARE

OFICINAS DE :

FUNDIÇÃO DE METAIS — TALHERES DE ALUMÍNIO —
REDES DE ARAME — ARAME FARPADO — MÓVEIS E
URNAS — MOLDURAS TREMIDAS PARA GUARNIÇÕES
REPARAÇÕES E PINTURA EM AUTOMÓVEIS

ADEL MAC (Registrada)

TELEF. P. P. G. 495

MARCO DE CANAVIZES

Empresa Automobilista de Viação e Turismo com sede em Lamego

Carreiras de serviço público de Passageiros, Mistas e de
mercadorias entre: Lamego-Régua; Lamego-Fonte do Abade;
Lamego-Moimenta da Beira—Paços de Sindim; Salzedas-Tarouca-
Lamego e Régua-Armamar-Moimenta da Beira

SERVIÇO COMBINADO COM A C. P.

DESPACHOS: LAMEGO-Central; TAROUCA-Central; MOI-
MENTA DA BEIRA-Central; S. COSMADO-Central
e ARMAMAR-Central

PEDRAS SALGADAS**HOTEL DO NORTE**

Nova Gerência

O mais confortável e recomendável pela sua situação, asseio, tratamento e preço

Telefone n.º 7

PENSÃO AVENIDAAcabada de restaurar, boas instalações, quartos com água corrente. Asseio e comodidade. Preços módicos.
— Bem situada. Perto das fontes do balneário. —**António Pinto Marques**

Vila Meã — Portugal

Telefones: 5 e 23 — Telegramas: BENFICA
Código: MASCOTE**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, Sucessores**Rua Dias d'Oliveira, 27 — VALONGO****Amadeu Mendes****VILA DO CONDE****Armazém de Tecidos de Seda****Telef. 598**

END. TELEG.: IRMARAUJOS

Manuel de Araújo & Irmão

ARMAZENISTAS DE

MERCEARIAS, CEREAIS, LEGUMES E BATATA

6, PRAÇA DA RIBEIRA, 9
TELEFONE: 24025**PORTO****Moreira de Carvalho & Botelho, Lda.**Concessionários da General Motors
nos distritos de Vila Real e BragançaGaragem S. Cristovão
VILA REALApartado 209
Teleg. - UTIL
Telef. 9 e 392**SECEL****Serração Central de Lordelo, Lda.**

Mobiliário — Serração — Madeiras

LORDELO - DOURO

TELEFS. 38-30

Firma incorporada:

Amadeu Alves Barbosa**Sinde & Monteiro, L.ª**

Armazenistas de Mercadoria

CÓDIGOS: A B C 6.ª, edição. Bentley's

End. Teleg.: RIBEIRINHA Tel. P P C 23267 Tel. (Expediente) 50052

Rua de S. João, 70-72-72-A**PORTO****Augusto Dias & C.ª, L.ª**

Ferro, Ferragens, Metais, Tintas

2, Travessa da Bainharia, 10

Rua de S. João, 126-128

Telefones: 22331-30231 Est. 185

Telegramas
Estanho**PORTO****José da Silva Gama & C.ª**Representantes dos espumantes RITTO das Caves
Vera-Cruz-Aveiro Armazém de Mercadoria e Coloniais**Chá — Café**

TELEFONES 23083-30026

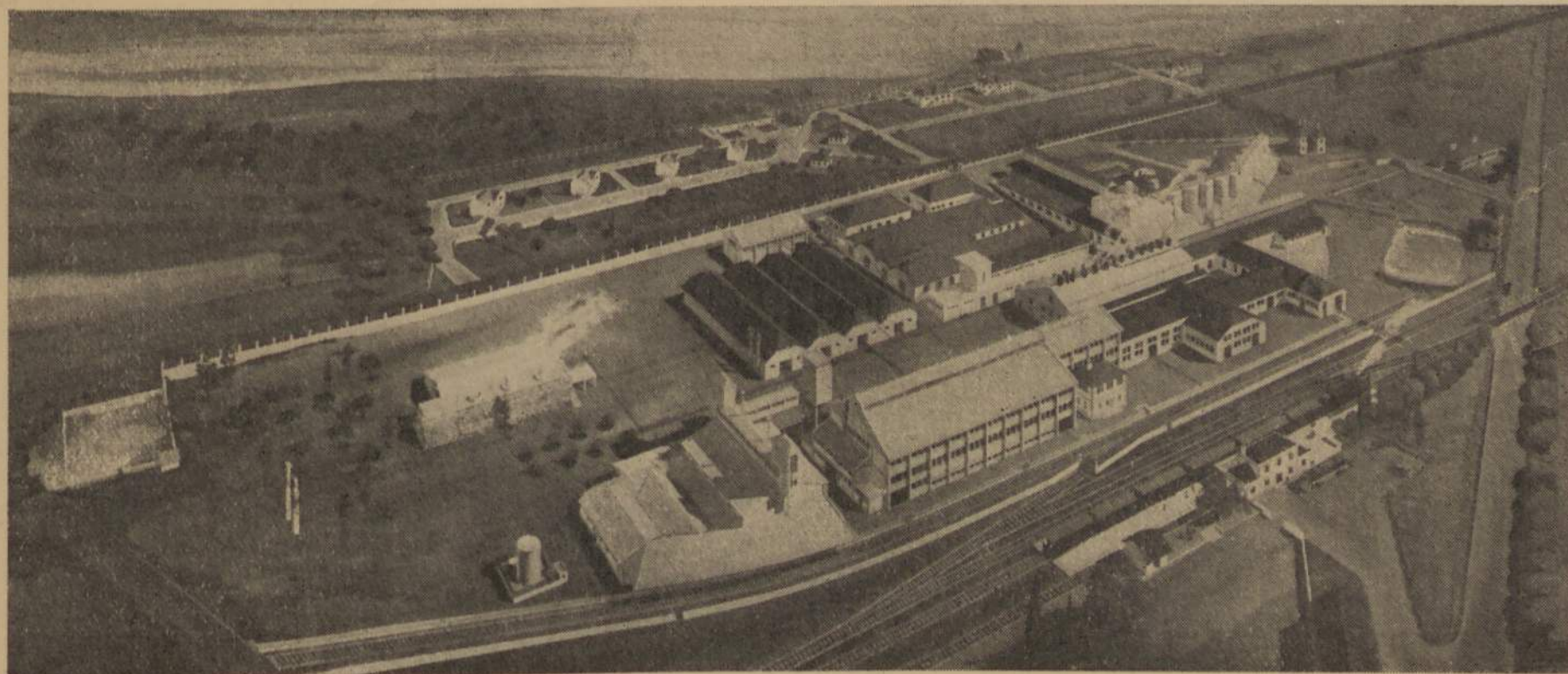
116-Rua Mouzinho da Silveira-118 — PORTO**JOÃO PINTO & IRMÃO**Transportes e despachos para os Caminhos de Ferro
9, RUA DA PONTE NOVA, 11 — PORTO — Telefone 22592**ANTÓNIO COSTA GUIMARÃES**

Proprietário da FOTO-ARTE

Avenida 5 de Outubro, 35—Tel. 88

LAMEGO**A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.**TRANSITÁRIOS E AGENTES
DE NAVEGAÇÃO**Porto — Lisboa — Leixões**

c/escritórios em LONDRES



FERRO-GUSA

LINGOTES PARA FUNDIÇÃO
DE VÁRIOS TIPOS E COMPOSIÇÕES

FERRO-LIGAS

DE VÁRIOS TIPOS E COMPOSIÇÕES

FERRO-MANGANÊS

SÍLICO-MANGANÊS

FERRO-SILÍCIOS

15 % - 25 % - 45 % - 75 % - 90 %

CARBONETO DE CÁLCIO

CIANAMIDA CÁLCICA

PASTA PARA ELÉCTRODOS

e brevemente

GRAFITE

COMPANHIA PORTUGUESA DE FORNOS ELÉCTRICOS

Fábricas

CANAS DE SENHORIM

Telef. 6 7222

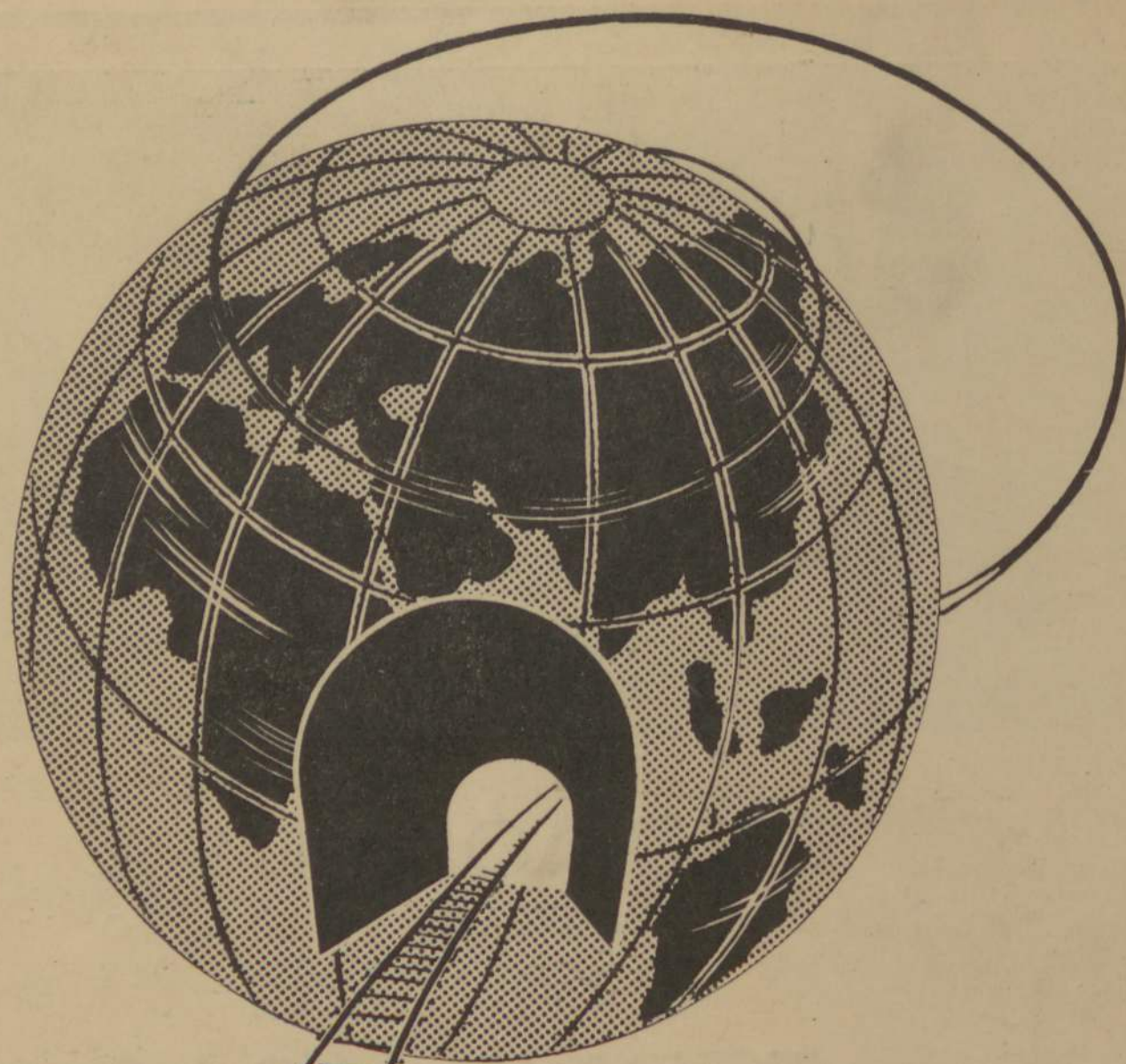


Sede

Largo de S. Carlos, 4-2.º

Telef. 25343 - 29608 - 368989

LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE