

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.^º do 54.^º ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1943

Número 1343

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo

Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Séca, 7, 1.^º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



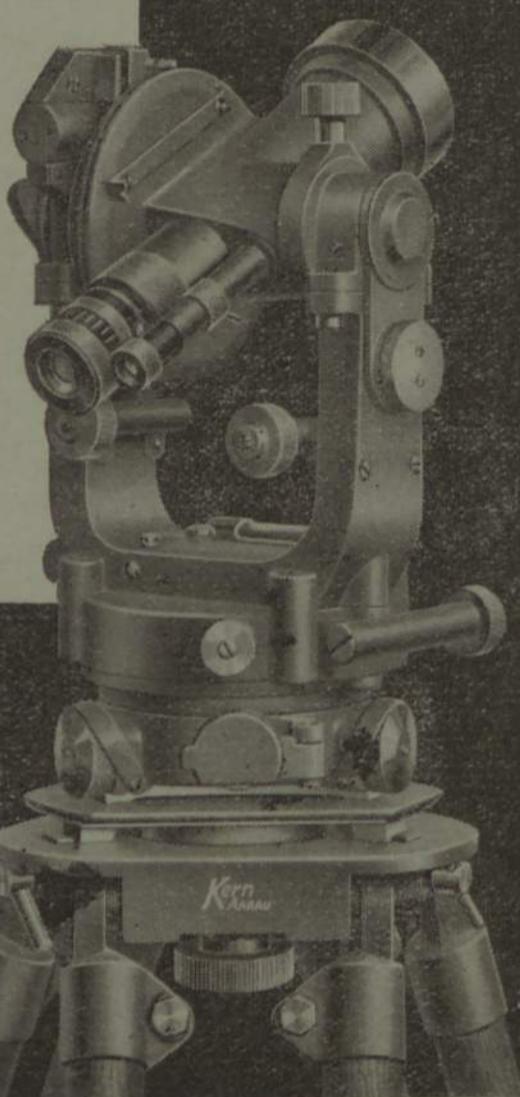
FIGUEIRA DA FOZ — Um trecho do Jardim Público

**Os novos
Teodolitos de
circulo duplo**

permitem obter os melhores resultados em medições, com mais facilidade, mais rapidez e com menor esforço

Kern
AARAU
(Suissa)

DK



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suissa)

Fábrica de mecanica fina e óptica

Representantes:

CARLOS GOMES & Cª
Lida.

LISBOA

Apartado 658 - Telef. 21143

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



Européia

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.^o

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

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 — Telefones: P BX 20158; Direcção 2752

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1343

1 — DEZEMBRO — 1943

ANO LIV

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

• Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

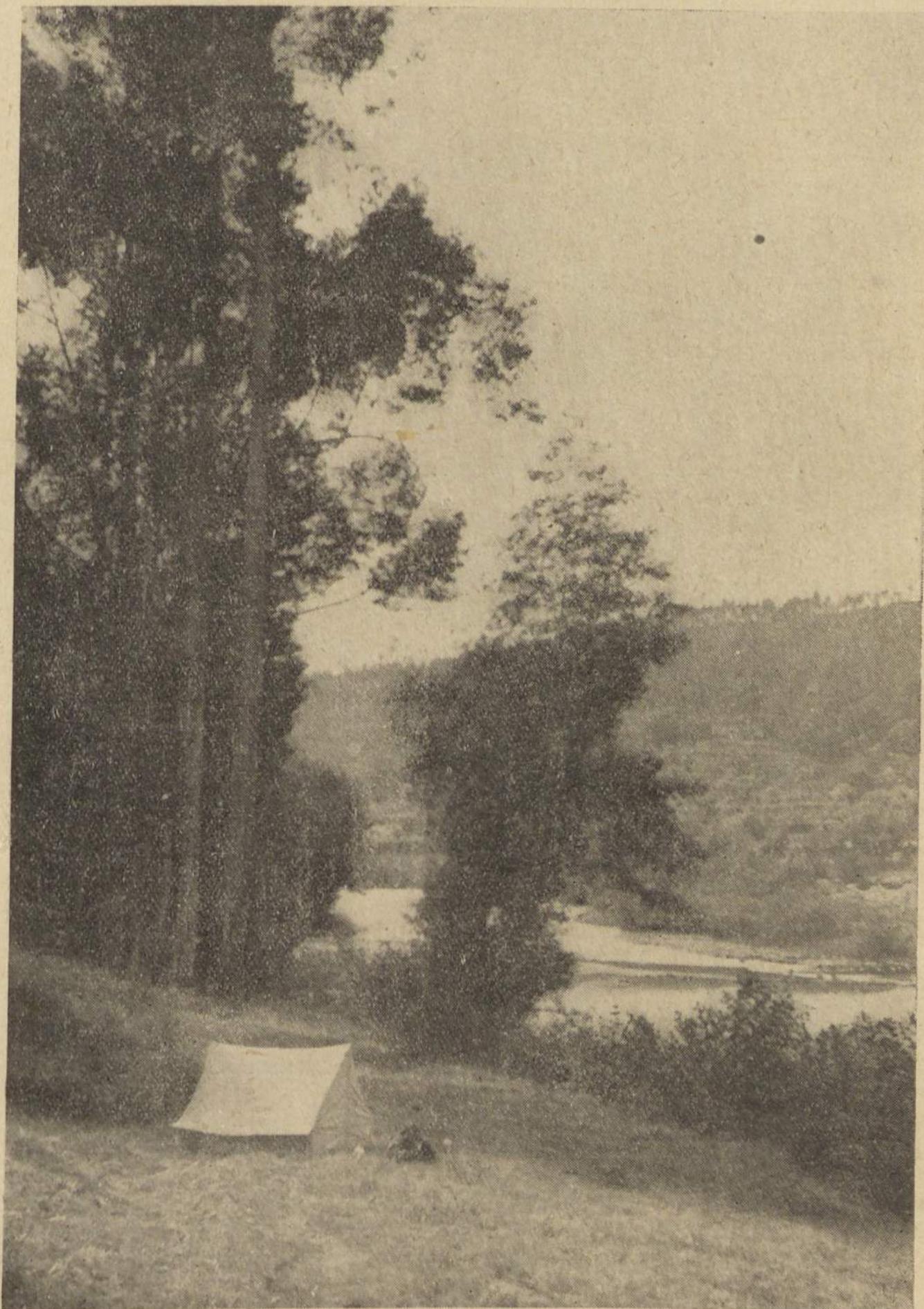
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Varzea — S. Pedro do Sul — Cliché de <i>Francisco Amado</i>	563
Engenheiro Duarte Pacheco	565
Notas da Quinzena	569
A França ocupada — Paris e o tráfego ferroviário	570
Há 50 anos	572
Auxílio do Natal para os ferroviários	572
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	573
«Os Carlos»	573
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	573
Ateneu Ferroviário	573
Repositório de assuntos referentes a Teatro e Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	574
Linhas Portuguezas	574
Parte oficial	575



VARZEA — S. PEDRO DO SUL — Cliché de *Francisco Amado*



O eng.º Duarte Pacheco, quando Ministro das Obras Públicas, no seu gabinete de trabalho

Engenheiro DUARTE PACHECO

COM o falecimento do engenheiro Duarte Pacheco, que foi eminente Ministro das Obras Públicas, desapareceu um dos maiores estadistas e realizadores de Portugal, de todos os tempos. E esse homem, morto em condições trágicas, tinha ainda em sua frente uma grande mocidade a vencer e a viver, pois de modo algum pode considerar-se velho quem acabara de atingir quarenta e quatro anos, quem estava no apogeu físico e mental e a realizar uma obra — não de sentido efémero, mas de objectivo amplo e profundo — para dominar os séculos. Foi grande a obra que deixou, e grande, igualmente, a obra começada ou em meio. E em sonho, ou em projecto, uma obra muito maior ainda.

Esse homem, que parecia ter nascido para ser eternamente novo, foi, todavia, rodeado de algumas incompreensões e teve a homenagem de algumas fortes inimizades... Só os insignificantes é que não têm adversários. O engenheiro Duarte Pacheco — que viveu para um Portugal verdadeiramente do século XX — sonhou as mais altas e as mais belas quimeras, como um poeta — mas soube, sempre, com uma energia estupenda, transformá-las em realidades,

essas magníficas realidades que colocam Portugal ao lado das nações mais actuais.

Morreu pobre o homem que enriqueceu o País com inúmeros melhoramentos. Morreu pobre—e isso é o maior elogio que os seus compatriotas podem prestar à sua memória ilustre e inesquecível. E' que o engenheiro Duarte Pacheco possuia a noção honesta, limpida e patriótica de que Política devia ser sempre sinónimo de servir, o melhor possível, o País. Serviu, efectivamente, com dignidade e talento, a grei portuguesa. Há que lamentar, portanto, a brutalidade do desastre que o afastou do número dos vivos e da sua admirável actividade, pois aos caminhos de ferro êle tencionava, em determinada altura do seu vasto programa, também dedicar parte da sua atenção, porque bem sabia que os problemas ferroviários são dos mais importantes do organismo nacional. A resolução do problema dos transportes influirá, benéficamente, nos problemas que lhe andam mais próximos, como sejam os que dizem respeito à agricultura, à indústria e ao comércio.

O engenheiro Duarte Pacheco era ainda um homem novo. Completara, em 19 de Abril, quarenta e quatro anos. Estuante de mocidade e de energia, dinâmico ao máximo—e nunca esta qualificação foi com mais justeza aplicada a alguém da nossa terra—o homem morto em 16 de Novembro em condições trágicas era, êle próprio, que concebia e realizava, uma afirmação da vitalidade portuguesa, uma formidável organização humana. Mas, dada a sua pouca idade, e ante a sua obra enorme de uma vasta e complexa penetração intelectual e técnica, imagine-se quanto êsse homem ainda poderia fazer pelo seu país, com a sua experiência sólida, a sua visão, a sua predestinada pertinácia de estadista prático, que eliminara da «cousa pública a palavra «impossível»!

O homem

O engenheiro Duarte Pacheco, algarvio de nascimento, tinha qualquer coisa de sonhador. Mas não de construtor de quimeras. O seu sonho permanente era magnífico como o dos sábios, cujas aventuras têm a solidez matemática, e são guiadas por uma precisa e imutável concepção realista.

Em rigor, a vida pública do estadista que desapareceu da vida, começou quando, em 1922, foi nomeado professor do Instituto Superior Técnico. No magistério logo se revelou «o homem» que, quatro anos depois, ascendeu a director do mesmo Instituto Superior, ao qual deu um notável impulso. Trazia consigo o fogo sagrado. Acção e reacção conjugadas. Não admira assim que em 18 de Abril de 1928 lhe fôsse atribuida a pasta de ministro de Instrução Pública, no ministério do general Vicente de Freitas, exercendo o cargo até 10 de Novembro desse ano, retornando, então, à sua actividade de professor e orientador de um classificado estabelecimento de ensino, no qual o homem ainda se revelava realizador de altos pensamentos. Não é segredo para ninguém que foi,

naquele período ministerial, o engenheiro Duarte Pacheco o homem encarregado de apresentar ao dr. Oliveira Salazar, em Coimbra, o convite para êste professor da Universidade entrar para o Governo, como ministro das Finanças.

Em 5 de Julho de 1932 constituía-se o gabinete do dr. Oliveira Salazar, e o engenheiro Duarte Pacheco tomou conta da pasta das Obras Públicas e Comunicações, cargo que exerceu até 18 de Janeiro de 1936. A sua acção de estadista ia receber mais uma interrupção. Mas o homem não se perdia no ostracismo das desilusões. A 31 de Dezembro do ano seguinte, assumia a presidência da Câmara Municipal de Lisboa. Ia recomeçar, num sector importante da vida administrativa, a sua acção construtiva, firme e cega para obstáculos, que trouxeram o seu nome á discussão dezenas de vezes. Mas êle o dissera no acto da posse:

«— Conheço, por experiência, o prémio de amarguras que colhe o esforço honesto e desinteressado. Não serão a vaidade nem o desejo de praticar actos heróicos os estímulos para a minha actividade. Procurarei servir a cidade e o Governo. Mais nada».

Mas pouco tempo esteve, como efectivo, na presidência da Câmara Municipal; a 25 de Maio de 1938 assumia, de novo, a gerência do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, sem que, contudo, perdesse de vista o primeiro município do país. E até 16 de Novembro! Em rigor, dezassete anos incompletos de vida pública chegaram para afirmar uma personalidade. Mas não a completaram, infelizmente para o país.

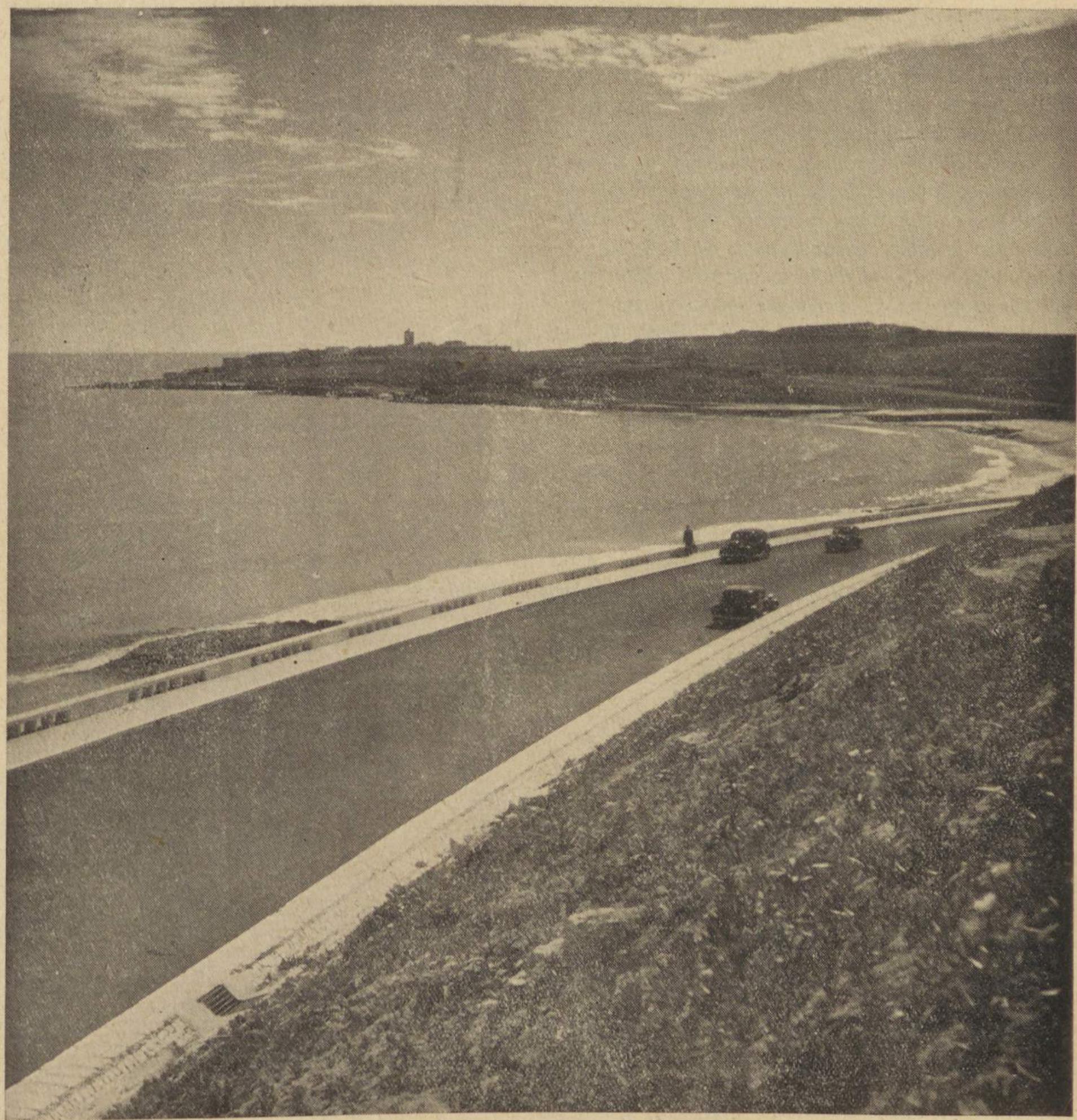
O estudante, que em 1919 pegara em armas num batalhão académico para defender a República, quando do movimento monárquico de Monsanto, e que nos anos seguintes, estudante ainda (formou-se em 1922) dava explicações para ganhar a sua vida, num modesto quarto da rua Eduardo Coelho — tinha força de vontade. Sabia o que queria. Não sendo, por natureza, maleável, não era tão duro ou

rígido como se supunha. E até nisto se afirmava, muita vez, o homem predestinado para governar.

A obra

A obra do engenheiro Duarte Pacheco, durante cerca de dez anos de acção ministerial — durante a

espaço. A rede das estradas, os melhoramentos rurais, os planos de hidráulica, a obra dos portos — Lisboa, Funchal, Leixões, Angra, Vila do Conde, Faro-Olhão, Nazaré, S. Martinho, Aveiro, Vila Real, Figueira, Póvoa, Horta, Setúbal, etc., etc. —; as escolas, os museus, os edifícios públicos, as obras de engenharia, as barragens, as pontes, a regula-



Um trecho da estrada marginal Lisboa-Cascais, uma das maiores realizações do Eng.^º Duarte Pacheco

qual soube proceder de modo que nunca lhe faltasse a confiança do chefe do Governo — não se comporta num simples artigo apressado. Todo o país hoje a recorda, a lembra em pormenores, a vê ainda crescer, desenvolver-se, sobrepor-se aos homens e aos seus comentários, no tempo e no

rizaçāo dos rios, os correios, telégrafos e telefones, e, finalmente, entre dezenas de outros empreendimentos notáveis realizados e em curso, o plano de urbanização para todo o país — essa última obra concebida — são mais que suficientes para merecerem, por esse país fora, quaisquer que sejam as

discrepâncias quanto ao processo, o reconhecimento da Nação.

Lisboa deve a êsse homem o seu progresso mais fulgurante, sugestivo e moderníssimo. A Lisboa do fim do século passado — já modernizada em parte das suas áreas novas — levou um safanão de beleza e grandiosidade, que ninguém deixará de considerar formidável. O algarvio de Loulé tinha a paixão de Lisboa. Pôs a engenharia e a arquitectura a trabalhar para essa paixão, que contaminou. O Estádio Nacional, o Instituto Superior Técnico, a Casa da Moeda, o aeroporto, as avenidas novas larguíssimas e predestinadas para avançar o futuro, os bairros novos, a auto-estrada, a estrada marginal, a captação das águas, o porto de Lisboa, os museus, os edifícios públicos, os teatros, os obras de urbanização, as rectificações provocadas pelas comemorações centenárias, a conclusão das obras do Arsenal do Alfeite, a construção da base naval de Lisboa, a construção da base aérea do Montijo, entre outras dezenas de obras de maior ou menor vulto — eis o trabalho ingente que Lisboa ficou devendo ao estadista desaparecido há quinze dias.

Em qualquer destas obras nunca pôs a «sua vaidade». Na sua pertinácia a obra revestia-se de modéstia. Preferiria, se fosse possível, e se isso não contrariasse o justo pensamento de pôr em relêvo a acção do Governo — não comparecer, não ouvir elogios. Não porque fosse insensível a êles, porque ele trazia o estímulo em si próprio.

Uma vez — não há muito tempo — havia que

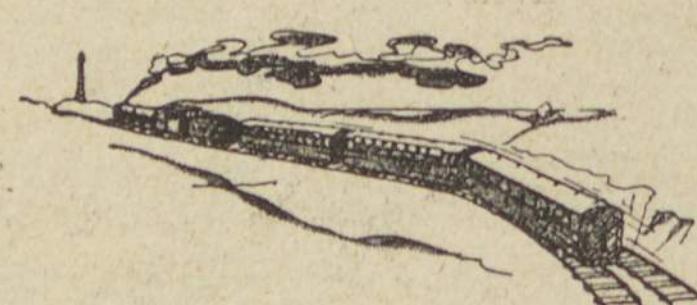
inaugurar uma nova ponte, já concluída. Passou por lá — êste homem que corria o país de automóvel tôdas as semanas — e via-se obrigado a tomar um desvio. — «Porque não atravessamos a ponte? — Não está inaugurada». Mandou tirar as correntes, passou o seu carro e declarou: «Ficou inaugurada a ponte».

A obra governamental, através da actividade, da inteligência, do sacrifício do engenheiro Duarte Pacheco — é das ficam pertencendo à História.

Notas biográficas

Duarte José Pacheco nasceu em Loulé, a 19 de Abril de 1899. Em 1917, no liceu de Faro, concluiu, com 19 valores, os estudos liceais. Filho de boa família, mas de sentido modesto, Duarte Pacheco resolveu tomar o caminho de Lisboa. A matemática e as ciências políticas eram a sua inclinação. E foi, assim, um aluno laureado, tirando o curso de engenheiro electrotécnico. A sua carreira ficou descrita acima nas notas sobre a actividade do homem.

O engenheiro Duarte Pacheco tinha os seguintes irmãos: dr. Humberto Pacheco, dr. Nuno Pacheco, D. Sofia Pacheco de Magalhães e Silva, viúva, D. Fernanda Pacheco Mealha, D. Suzana Pacheco Marques, D. Maria José, D. Clotilde, D. Maria do Carmo e D. Maria dos Anjos Pacheco, solteiras.



Notas da Quinzena

1.º de Dezembro

CO MEMORA-SE hoje em todo o país a data gloriosa do 1.º de Dezembro, que simboliza a autonomia definitiva da nossa nacionalidade. Pela pena de Luiz de Camões Portugal já havia composto «Os Lusiadas», onde não se encontram apenas versos escritos lapidamente, no ouro mais puro da nossa língua, mas também a própria alma colectiva. A revolução de 1640 foi, a bem dizer, o décimo primeiro canto do poema.

Literatura foi sempre significado de uma consciência. E essa consciência pudemo-la afirmar nessa manhã vitoriosa de Dezembro. Celebrar a data de 1640 é confiar nos destinos imortais da nossa Pátria.

Teatro de S. Carlos

ESTA' a comemorar-se, solenemente, o 150.º aniversário da fundação do Teatro de S. Carlos, tendo-se escolhido, para início das celebrações, a ópera portuguesa «O amor Industrioso» de Sousa Carvalho. Alguns dos nossos melhores artistas líricos interpretam essa obra prima musical. A Orquestra Filarmónica de Lisboa, sob a direcção do Dr. Ivo Cruz, dá-lhe uma colaboração notável.

Com estas comemorações Lisboa revive épocas passadas, de singular brilhantismo. O teatro de S. Carlos é um símbolo — que é preciso amar. Representa uma tradição cultural das mais nobres do país, tão nobre e honrosa como as maiores de que as outras nações europeias se orgulham.

Não são as grandes populações que fazem notáveis as cidades. E' o culto da arte que engradece uma capital.

Francisco Toscano

FALECEU em Lourenço Marques, com a idade de 70 anos, Francisco Toscano, que foi soldado de Mousinho. ¿Um soldado humilde e anônimo? Não. Francisco Toscano foi uma das figuras mais ilustres entre os pioneiros do Império, não só como escritor mas também como homem de ação.

Tendo trabalhado sempre pelo engrandecimento de Lourenço Marques, conseguiu criar, quando era administrador dos Bachopes em Manpacoze, nada menos do que 37 escolas rudimentares, com as quais combateu e anulou a influência das missões estrangeiras. Além de outras publicações valiosas, escreveu com Julião Quin-

tinha «A derrocada do Império Vátua» e «Mousinho de Albuquerque».

Francisco Toscano esteve, há três anos, em Portugal. Foi quando se realizou a Exposição do Mundo Português. O governo escolhera-o para dirigir a representação colonial.

Os artistas e a amizade peninsular

NA Sociedade Nacional de Belas Artes — que é a casa dos artistas portugueses — realizou-se uma grande Exposição de Arte Espanhola. A pesar de nela não estarem representados todos os valores modernos da pintura e da escultura do país vizinho na Exposição, trouxe-nos, contudo, a presença espiritual da Espanha.

Na noite de 29, dia em que se encerrou a Exposição, realizou-se no Palácio da rua Barata Salgueiro uma sessão solene de homenagem aos expositores, a que presidiu o sr. conde de Monfuerte, em representação do sr. Embaixador de Espanha e em que falaram sobre arte e artistas os srs. Arnaldo Ressano Garcia, Armando de Lucena e Eugénio Montés e, por último, o sr. conde de Monfuerte.

Os artistas portugueses estão convidados para irem a Madrid, na próxima primavera, retribuir a visita honrosa dos seus camaradas espanhóis.

Se a Espanha se orgulha, justamente, de um Joaquim Sorolla e dum Zuloaga, Portugal pode ufanar-se de ter sido berço de um Silva Porto, de um José Malhôa, de um Carlos Reis, de um Columbano, não esquecendo o grande estatúrio Soares dos Reis.

Aos artistas de um e outro país está confiada a missão de contribuirem para um melhor estreitamento de relações. E' na arte que está a alma de um povo. E para que os dois grandes povos peninsulares se estimem verdadeiramente é preciso primeiro que se conheçam e admirem.

Gago Coutinho

GAGO COUTINHO — herói e sábio — que esteve, novamente, no Brasil, regressa a Portugal a bordo do veleiro «Foz do Douro», repetindo a rota do grande navegador Pedro Alvares Cabral. Se este descobriu o caminho marítimo do Brasil, Gago Coutinho descobriu o caminho aéreo da grande nação irmã. Coutinho e Pedro Alvares são dois símbolos magníficos.

A FRANÇA OCUPADA**Paris e o tráfego ferroviário**

Vida Mundial publicou, recentemente, traduzido de La Tribune de Genève, um interessante artigo sobre o que é, actualmente, o tráfego ferroviário em Paris. Com a devida vénia, reproduzimo-lo e arquivamo-lo em nossas colunas.

E' um documento curioso não só dum aspecto da vida francesa, sob a ocupação alemã, mas, igualmente, do seu sistema ferroviário, sob a ameaça constante dos ataques aérios. Porque o publicamos e guardamos em nossas colunas? Simplesmente para insistirmos neste ponto: os caminhos de ferro são uma das fôrças mais vivas de um país. Atacar, destruir o sistema ferroviário equivale a ferir, no seu próprio coração, a vida de um povo. E os caminhos de ferro, quando a paz reinar de novo sobre a terra convulsionada e mutilada, hão-de ser os elementos que restituírão a cada povo em crise a normalidade da sua vida económica.

Em Paris reina a ansiedade.

Os avisos repetidos da rádio inglesa aos habitantes das grandes aglomerações, para deixarem as proximidades das fábricas o mais rapidamente possível, e o terror da fome, que poderia cair sobre uma aglomeração de cinco milhões de habitantes, se os comboios de mercadorias não pudessem circular após a primeira tentativa de desembarque, por parte dos Aliados, levam os parisienses a abandonar a sua cidade. A estas razões, junta-se também o desejo quase inocente de gozar umas férias necessárias aos nervos agitados e ao organismo deficiente e, acima de tudo, o desejo de pôr as crianças em lugar seguro, no campo, afastadas o mais possível das cidades, onde todas as convulsões se podem dar.

Tôdas estas razões reúnidas relembram, a três anos de distância, um novo êxodo. Desta vez, porém, está mais bem organizado e reveste-se menos de uma aparência de catástrofe, mas o caso é que esse êxodo existe de qualquer forma. Para verificarmos a sua existência basta visitar as estações de caminho de ferro, sempre repletas.

E nas estações de Austerlitz, de Leão e na de Montparnasse, em maior escala do que nas de Este, de Norte e na de S. Lázaro, que podemos apreciar a amplitude das medidas de prudência, particulares e colectivas, que foram tomadas pelos habitantes de Paris.

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses — à qual não se pode negar espírito inventivo e método nas improvisações ditadas pelas circunstâncias — tomou medidas energicas para evitar as desordens ameaçadoras porque, se há muitos mais viajantes que antes da guerra, existem, também muito menos comboios.

Em virtude das condições do Armistício um grande número de vagões e de locomotivas tiveram que passar para o outro lado do Reno. O material que ficou em França tem sido dizimado pelos descarrilamentos organizados pelos grupos de resistência, quando da passagem de tropas alemãs e, em certas regiões aviões aliados diariamente põem fora do serviço depósitos de locomotivas.

O material rolante restante tem falta de óleo de lubrificação. Há muito tempo já que a S. N. C. P., em lugar de empregar o óleo puro, utiliza apenas o óleo misturado com água para certas lubrificações secundárias. O carvão é pouco e os comboios a vapor, que pesavam o máximo quinhentas toneladas, pesam agora setecentas.

As linhas, reparadas e consertadas o melhor possível, apresentam, apesar disso, em numerosos pontos, sinais alarmantes de estrago.

É pois, um verdadeiro milagre que os comboios franceses possam ainda continuar a circular como o fazem actualmente, e foi à força de trabalho e de esforços, por vezes heróicos, que este milagre se conseguiu.

* * *

Para fazer face a todos estes estragos de material e às desordens que a falta de comboios e a abertura da linha de demarcação trouxeram, a S. N. C. F. teve de adoptar um regulamento muito severo para permitir aos viajantes a utilização dos comboios.

Para ter o direito de tomar um «rápido» é necessário ter o lugar reservado com antecedência ou possuir uma senha de entrada que dê o direito de viajar em pé, no corredor.

O «aluguer» de lugares começa sete dias antes da partida do comboio, mas, para obter uma senha de marcação, é necessário mostrar o bilhete de identidade, cujo número é escrito nas costas do bilhete do caminho de ferro, juntamente com o nome do viajante.

Esta medida foi tomada para impedir aos traficantes e especialmente aos empregados de hotel

açambarcarem os lugares com antecedência para os venderem duas ou três vezes mais caros.

Para conseguirem senhas de entrada ou lugares marcados, os candidatos à viagem têm, pois, que ir para a bicha. É um sarilho formidável. A maior parte dos futuros viajantes dorme nos hoteis vizinhos das estações ou nas salas de espera para entrar na bicha às quatro horas da manhã diante das bilheteiras que só abrem às 8 horas. De momento a momento, os auto-falantes anunciam que este ou aquêle combóio está completo. Desiludidas, algumas pessoas abandonam a bicha, mas a maior parte fica para tentar obter um lugar no combóio do dia seguinte.

* * *

O senhor Perrucon é o chefe da estação de Leão. O escritório dêste funcionário, amável ao máximo, tornou-se uma agência de viagens para os seus amigos, para os amigos de seus amigos, e para inúmeros desconhecidos que aparecem surrateiramente junto dêle. Das nove horas da manhã às nove da noite, é um desfilar contínuo de candidatos a viagens. O senhor Perrucon, com uma boa vontade infatigável, tenta dar satisfação a todos, mas é impossível meter em dois combóios os viajantes que, antes da guerra, encheriam seis.

A estação de Leão, que é dirigida pelo senhor Perrucon, é um importante centro de partida para as férias de Verão. Em inúmeras filas de carros de bagagens as bicicletas e os volumes mais diversos serpenteiam pelo meio da multidão de viajantes. São os orfanatos, as escolas e os bairros inteiros que se desfazem das suas crianças com medo dos bombardeamentos ameaçadores.

A par destas aglomerações formadas por mamãs e crianças que choram em conjunto antes da separação, encontram-se simples viajantes que não viajam senão por simples prazer — se é que pode haver prazer em viajar assim — ou para tratar do seu abastecimento. Poucos parisienses partem para a Côte d'Azur; come-se aí muito mal e os «acontecimentos» podem desencadear-se nessa região dum momento para o outro. Pelo contrário, como se fosse uma miragem, a Saboia atrai multidões. Daqui a uma ou duas semanas, não se conseguirá encontrar aí nem uma água furtada.

* * *

Se a estação de Leão é invadida, a de Montparnasse é assaltada. Era antigamente a estação do Oceano e hoje é a «estação do Abastecimento». Esta estação permite ainda alcançar as terras de promissão que são o Maine, a Vendeia e o «hinterland» bretão.

É nesses combóios saídos de Montparnasse que se podem ver os últimos soldados do exército

francês: os rapazes do Prytanée Militar, que vão para «La Flèche». Têm quinze anos ou pouco mais...

Depois de Montparnasse, é a estação de Austerlitz que recebe os assaltos mais intensos. É daqui que, carregados como sardinha em lata dentro dos combóios, os infelizes parisienses partem para as regiões maravilhosas do Loiret e do Poitou. É também por esta estação que partem numerosas colónias de férias. Que partem, sim... mas quando voltarão elas?...

A estação de Orsay está praticamente inutilizável e a estação de S. Lázaro vê partir os combóios que levam nos vagões da cauda peças anti-aéreas montadas, porque, a partir de Ruão, os combóios são muitas vezes atacados por aviões aliados.

A estação do Norte é a mais calma, mas é também ao mesmo tempo a mais comovente, porque ela assiste à partida de certos combóios da «reléve» e à chegada de alguns combóios de prisioneiros.

Finalmente, a Estação de Leste é, como sempre em tempo de guerra, a mais patética da França. Os franceses que por ela saem não deixam atrás de si felizes desejos de férias, mas sim os olhos vermelhos de suas mães. Mais uma vez a «reléve»...

Mas, por mais numerosos que sejam, estes trabalhadores improvisados não são em menor número de que os soldados do Reich. A estação já não é francesa. Desde a biblioteca, onde não existem senão jornais alemães, até aos carros ambulantes do «bar», nos quais os preços estão escritos em marcos, passando pelos cartazes que anunciam os combóios para Berlim ou para Viena, tudo aqui é feito e organizado pelo ocupante. Colocou-se até, há pouco tempo, na Estação um grande mapa de geografia física da Alemanha. O «bar» está cheio de soldados que partem e que vêm. Os que vão de licença têm os sacos cheios a deitar por fora, numerosos pacotes, cujos cordéis lhes magoam os dedos, e as caras felizes de todos os soldados do mundo que vão de licença.

Bebem calmamente. Olham com emoção o enorme quadro que os domina. Tem como título «Agosto de 1914». Está um pouco apagado, mas distingue-se da mesma maneira um velho pai que chora e uma rapariga que se agarra aos braços de um soldado de calças encarnadas. Ao centro, outro soldado maneja alegremente uma espingarda de cano enfeitado com flores.

E em seguida, esta legenda, tão dolorosa hoje: «Oferecido à França vitoriosa pelo autor em lembrança de seu filho, Albert Herter, caído no campo da honra no dia 13 de Junho de 1918»...

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1893)

Linhos ferreas de segunda ordem

Neste periodo de desanimo que atravessamos, sob a impressão da terrivel crise que nos surprehendeu em pleno desenvolvimento das obras publicas, não é para desprezar o menor symptom de vida que vejamos manifestar-se.

Parámos, mas devemos crêr que momentaneamente, porque não estão exauridas as fontes de riqueza do nosso paiz, que, cautelosamente exploradas, nos criarião novas épocas de prosperidade.

O desenvolvimento de viação acelerada, que tão profunda e radical transformação introduziu nas forças vitaes do paiz, valorisando a propriedade nacional e facultando ao commercio, á industria e á agricultura os elementos de que carecem para seu engradecimento e progresso, deve ser um dos factores mais importantes do melhoramento da nossa situação economica.

Este facto, porém, não se pôde realizar, enquanto persistir o retrahimento dos capitaes para emprehendimentos d'esta natureza, por falta de confiança na sua justa applicação. Ao abatimento geral do nosso credito que teve como consequencia inevitável a suspensão de todos os grandes emprehendimentos que estavam sendo executados, parece succeder-se uma epoca de maior confiança.

Tem sido incertas as primeiras tentativas para vencer esta situação, mas vêmos entreabrir-se mais desanuveado o horizonte.

Assim o significa a proxima constituição das empresas das linhas do Valle do Vouga e do Valle do Lima.

São estes valles dos mais ferteis e povoados e a construção das linhas que os explorem será largamente compensada, não simplesmente pelos rendimentos proprios, mas pela circunstancia de serem affluentes das duas principaes arterias de uma nação.

No interessante relatorio do distinto engenheiro Xavier Cordeiro, a que nos referimos em um dos nossos anteriores numeros, se aponta, com dados estatisticos de valor, a importancia da região a que o caminho de ferro do Vouga prestará o seu benefico influxo.

Os abundantes productos d'este valle encontrarão pronta saída para os mercados da capital do Norte, com que mais robustecerão as actuaes relações commerciaes.

A linha do Valle do Lima, pondo em contacto com o caminho de ferro do Minho e barra de Vianna os importantes povos de Ponte de Lima, Barca e Arcos, encontrará uma região feracissima, notavel pela sua intensa cultura.

Os cereaes, gados e vinhos, abundantes n'aquellas regiões, affluirão á nova linha, que, sob o ponto de vista agricola, será uma das primeiras do paiz.

Estes dois emprehendimentos são dignos do auxilio dos poderes publicos, por serem o inicio de uma nova phase da nossa viação, cujos beneficos resultados não se farão esperar.

Em todos os paizes em que se tem comprehendido a influencia dos caminhos de ferro na prosperidade nacional,

se tem completado a rête de primeira ordem com a construcção da rête secundaria.

Faltam-nos no nosso paiz esses elementos de vida das linhas principaes, que são o seu complemento indispensavel.

Será certamente difficult conseguir a construcção da rête das linhas de segunda ordem, se as empresas se encontrarem desacompanhadas de qualquer subsidio por parte do Estado e das localidades immediatamente interessadas.

No estudo da forma de prestar este subsidio, devem empenhar-se o Estado e as associações scientificas, a que o assumpto mais directamente incumbe, preparando o campo para se proseguir n'esta senda do progresso.

Diminuindo-se as onerosas exigencias que ás empresas se impõem por parte do Estado, no que não affecte a segurança e commodidade da exploração, prestar-se-ha igualmente um grande serviço ao paiz, que derivaria de se facilitar a realização d'estas construcções com muito maior economia.

Moldar todos os cadernos de encargos por um mesmo modelo, não é, por certo, o meio mais racional de conseguir a execução de linhas, que não podem ser consideravelmente oneradas nas suas despesas de primeiro estabelecimento.

Por interesse do paiz, convém adoptar uma orientação diversa da que tem sido seguida, e procurar harmonizar as exigencias por parte do Estado com as condições de exploração de cada linha a construir.

Este modo de proceder deve ter uma poderosa influencia na construcção da nossa rête secundaria, para a qual não é indiferente qualquer aggravamento de despesas que seja improductivo.

AUXÍLIO DO NATAL para os ferroviários

O Conselho de Administração da C. P., por intermédio das direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, vai conceder ao seu pessoal um «auxílio do Natal» na importância de 15 dias de vencimento, nas mesmas condições em que foi concedido o último subsídio.

OLIMPIA CLUB

ÉXITO ESTUPENDO COM A PARELHA
DE BAILE INTERNACIONAL DE SUPE-
RIOR ATRACÇÃO

AIDA Y FREY

No maravilhoso programa 5 ATRACÇÕES,
com a magnífica orquestra ABEL RESENDE

O Dancing aberto desde as 20 horas

Jantares concerto até às 22 — Entrada livre até às 21,30

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXXV

«E. T.», em telegrama do Cairo, informa que unidades do 2.º corpo do Exército croata destruíram uma linha ferroviária, perto de Novegradiska, numa extensão de mais de cinco quilómetros. O tráfego ferroviário ficou interrompido durante 62 horas. Diz também o comunicado do Quartel General iugoslavo que em Zenica continua a luta dentro da cidade. Há notícias de luta local, em Bakar, Karlavac e Gosdic. Foram provocados descarrilamentos de 2 combóios militares entre Visoko e Llieza, perto de Seravejo. Entre Zagreb e Benjaluka foram destruídos 9 quilómetros de linha férrea, tendo também ido pelos ares duas pontes, perto do mesmo local.

— A emissora da Iugoslávia livre, difundiu o seguinte telegrama:

«Depois de terem cumprido a sua missão em Zenica, as fôrças do Exército nacional iugoslavo regressaram às bases. Destruíram tôdas as instalações industriais da cidade, incluindo a central eléctrica, os altos-fornos e as oficinas de montagem de locomotivas.. Foram destruídas 36 locomotivas e 160 vagões.

Perto de Gorisia, explodiram bombas, provocando o descarrilamento de um combóio militar alemão. A artilharia iugoslava, que se encontrava em observação, abriu fogo no momento em que o combóio descarrilava e matou mais de 400 alemães e feriu cerca de 200».

— «E. T.» diz que em acções de linhas de comunicação alemãs, os bombardeiros dos aliados destruíram 3 pontes ferroviárias, na linha de Florença - Génova-Roma, e, também, a ponte de Ovieto, a cerca de 53 quilómetros ao Norte de Roma. Os aviadores aliados encontraram raros caças alemães.

— Bombardeiros pesados das fôrças aéreas do Noroeste africano atacaram pontes ferroviárias e camiões em Montatte Di Castro, Acquapendente e Orbetello, atingindo directamente vários objectivos. Os caças da escolta abateram 6 aviões inimigos.

Os caças bombardeiros atacaram os cais de mercadorias de Skoplje, na Iugoslávia, tendo as bombas atingido, também, depósitos de locomotivas.

«OS CARLOS»

Nos termos dos estatutos aprovados por alvará de 4 de Novembro, realizou-se ontem, na sede do Grupo, a posse dos novos corpos gerentes do Grupo Cultural e Filantrópico «Os Carlos», que ficaram assim constituídos:

Assembleia geral — Coronel Carlos Roma Machado, Carlos Francisco Méga, Carlos Mendes da Costa e Carlos João Madeira.

Comissão Revisora de Contas — Carlos Rei, Engenheiro Carlos Augusto Rebelo da Silva, Dr. Carlos Manuel Colares Correia, Carlos Queiroga Tavares e Carlos Semedo dos Santos.

Direcção — Carlos Empis, Carlos Júlio F. da Rocha, Carlos C. Santos Gonçalves, Carlos Alfredo Moura da Silva, Carlos d'Ornellas, Carlos Pardal Cardoso, Carlos Santos Moreira e Carlos Barral Filipe.

Este Grupo atingiu 3200 sócios.

* * *

Por absoluta falta de espaço não publicamos ainda a reportagem da festa comemorativa da passagem para o XIV aniversário desta prestimosa colectividade, o que faremos no nosso número especial de 1 de Janeiro.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O número dedicado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Tem sido inúmeras as referências feitas pela Imprensa do país ao número especial que recentemente publicámos sobre os Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Merecem especial registo alguns jornais que nos dirigiram os melhores cumprimentos especializando *Jornal do Comércio*, de Lisboa; *Vida Ribatejana*; *Beira Vouga*; *Jornal de Felgueiras*; *Comércio de Penafiel*; *O Distrito de Portalegre*; *Povo Algarvio*; *O Dever*; *O Regional*; *O Comércio de Portimão*; *A Fôlha do Sul*; *O Castanheirense*; *Correio de Abrantes*; *Correio de Azeimes*; *Beira Dão*; *Jornal de Estarreja* e *Jornal de Lagos*.

A todos os nossos reconhecidos agradecimentos.

Ateneu Ferroviário

O Ateneu Ferroviário — simpática associação cultural do pessoal da C. P. inicia hoje, com um concerto na sua sede, as festas comemorativas do 9.º aniversário.

Nos dias 2, 11 e 18 dêste mês, e nos dias 8, 15, 16 e 22 de Janeiro realizam-se interessantes sessões, na maioria das quais toma parte o apreciado Grupo Cénico, sob a direcção da sr.ª D. Enita Correia.

REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

GIL VICENTE E A CÚSTÓDIA DE BELEM

No antigo e interessante jornal «Artes e Letras» encontrei uns curiosos artigos, em que se pretende provar com valiosos argumentos que o criador do teatro português foi também o ourives que fez a célebre Custódia de Belem, essa extraordinária relíquia de ourivesaria religiosa do século XVI, à qual se prende o sucesso mais fecundo da nossa história, que foi a descoberta do Oriente.

Que o autor dessa obra prima se chamava Gil Vicente, disso não há dúvida, porque está expresso numa cláusula do testamento de el-rei D. Manuel. Será esse Gil Vicente o mesmo que com os seus autos fundou o teatro português? Há divergências neste ponto.

O articulista das «Artes e Letras», depois de largas investigações, conclui por afirmar que o criador do nosso teatro e o ourives da Custódia de Belem, são sem dúvida o mesmo Gil Vicente. E prova-o com os seguintes convincentes argumentos:

1.º — Pela «Setadura lusitana» manuscrito genealógico de Cristovão Alão de Moraes, Gil Vicente era natural de Guimarães, filho de Martim Vicente, ourives de prata.

2.º — Pelo alvará de 15 de Fevereiro de 1509, el-rei D. Manuel nomeou vedor de todas as obras de ouro e prata feitas para o mosteiro de Belem, Hospital de Todos os Santos e convento de Tomar, a Gil Vicente, ourives da Senhora rainha D. Leonor.

3.º — Os principais autos de Gil Vicente foram escritos a pedido da rainha D. Leonor, como vem declarado nas rubricas iniciais. E a época que começa a figurar na corte fixa-se em 1492, pelo processo jocoso de Vasco Abul do «Cancioneiro geral», onde se lhe chama «Mestre Gil Vicente».

4.º — No prólogo da tragicomédia «D. Duarte», edição da folha volante, dedicada a D. João III, declara Gil Vicente que fez os seus autos e moralidades, em serviço da rainha D. Leonor.

5.º — No fragmento do testamento da rainha D. Leonor, vem citados dois cálices, legados ao mosteiro da Madre de Deus com o que corregeu Gil Vicente e outro dos que ele fez, e que eram da capela da dita rainha.

6.º — No testamento de el rei D. Manuel de 7 de Abril de 1517, cita-se a Custódia dos Jerónimos, donde Gil Vicente era vedor, como tendo sido feita por Gil Vicente e bem assim uma grande cruz, feita pelo mesmo.

7.º — O estilo da Custódia dos Jerónimos é o mesmo da Custódia oferecida por Gonçalo Annes à colegiada da Oliveira, de Guimarães, e que se explica pelo facto produzido por Alão de Moraes.

8.º — O relicário de Mestre João, o Engenhoso de Guimarães, possuído pela rainha D. Leonor, trabalho de esmalte preto admirável, revela-nos que o lavrante da Rainha foi talvez o primeiro a reconhecer o talento do seu patrício.

9.º — Na «Farça dos Almocreves», Gil Vicente introduz como tipo principal, um ourives, vítima dos fidalgos que lhe não pagam as obras que encomendam. Na «Frágua do amor» figura em cena uma bigorna e uma forja, onde os frades vêm pedir para serem caldeados em guapos namorados. No «Auto da alma», o poeta descreve, com conhecimentos técnicos de ourivesaria, as joias com que o diabo vem seduzir a Alma.

10.º — Gil Vicente não só escrevia os seus autos, como era músico e actor. Pertence à pleiada dos espíritos enciclopédicos do fim do século XV, como Miguel Angelo ou Leonardo da Vinci, ou mesmo de Garcia de Rezende, que possuam quase todas as formas da Arte. Portanto não repugna moralmente o julgá-lo chefe da escola da ourivesaria portuguesa.

11.º — Os filhos de Gil Vicente, Luiz, Paula e Valéria Borges, já pelos seus enlaces matrimoniais na principal aristocracia, já pelas suas posições honoríficas no Paço, é que fizeram esquecer que seu Pai era o assombroso «lavrante da rainha D. Leonor» para se nobilitarem pelos seus talentos literários.

12.º — Em grande parte dos seus autos, Gil Vicente o dá a entender que eles são um trabalho acidental. Tiveram origem casualmente, nem se escreveram para serem representados deante do povo. Logo a ocupação principal para ele era a de ourivesaria.

(Da Carteira do Artista)

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,50 e 21,50 — «A Incrivel Susana».

OLIMPIA — 14 às 24 — «Mr. Wong no bairro chinês».

COLISEU — 21 — Companhia de circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Linhas Portuguesas

Foi aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1943 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e determinando que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de Esc. 245.454\$15, como liquidação desta garantia.

Do importante plano de Obras Públicas, traçado ainda em vida do malogrado engenheiro Duarte Pacheco, consta a supressão da passagem de nível de Fornos, devendo construir-se, para a substituir, uma variante da estrada nacional n.º 10.

Foi visado pelo Tribunal de Contas o contrato celebrado entre a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e a firma J. Alves da Costa, Limitada, para a execução dos trabalhos de conservação, reparação e melhoramentos dos edifícios da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

P A R T E O F I C I A L



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 262, 2.ª série, de 10 de Novembro de 1943, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1943 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 245.454\$15, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 262, 2.ª série, de 10 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de uma recepção definitiva da empreitada n.º 45, de fornecimento de 30.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro da linha de Évora, de que é adjudicatário José dos Reis Sanches, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do respectivo contrato.

O «Diário do Governo» n.º 265, 2.ª série, de 13 de Novembro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 2.º do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 8, foi nomeado o engenheiro director geral de caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, para ir em missão oficial de ser-

viço ao estrangeiro, com a ajuda de custo diária de 600\$00 e o direito ao reembolso das despesas de transporte. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 270, 2.ª série, de 19 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de substituição do tabuleiro metálico por arco de alvenaria no pontão ao quilómetro 153.481.84 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 265, 2.ª série, de 13 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 2 do corrente, com as alterações que posteriormente lhe foram introduzidas, os seguintes projectos de aviso ao público, apresentados, respectivamente (dois) pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Vale do Vouga):

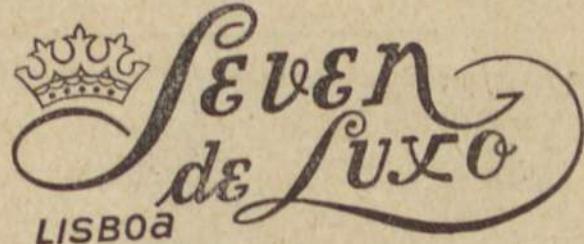
Elevando de 10\$00 para 15\$00 a taxa a cobrar do público pelo fornecimento de vagões fechados;

Destinado a regular os transportes de algumas mercadorias, encaminhando-as para o regime de comboios especiais;

Destinada a substituir o que actualmente tem em vigor para o transporte de mercadorias em comboios especiais.

O «Diário do Governo» n.º 266, 2.ª série, de 15 de Novembro de 1943, publica o seguinte pela Repartição do Pessoal Civil Colonial, da Direcção Geral de Administração Política e Civil do Ministério das Colónias, a seguinte portaria: Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho Fragoso de Sequeira e major José Augusto Monteiro do Amaral—nomeados administradores por parte do Governo junto da Trans-Zambézia Railway Company, Limited, nos termos do decreto n.º 1:993, de 28 de Dezembro de 1915.

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA
DE QUE SE CALÇA
COM ECONOMIA,
SOLIDEZ E ELE-
GÂNCIA

Avenida Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22

» ROYAL — Rua da Graça, 112
» LONDrina — Rua Arco Marquês Alegrete, 51
» EDEN — » » » » 37
» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

N. Costa Galvão
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES — COMÉRCIO GERAL
Aceita representações, cobranças e vendas à comissão
76, Rua da Alegria — LISBOA

**QUERE
DORMIR
SOCEGADO ?**

MANDE COLOCAR NA SUA PORTA UMA FECHADURA

MARCA C. R. C.

Qualidade — Segurança — Perfeição

Á VENDA NAS BOAS CASAS DE FERRAGENS

Armindo Ferreira

TECNICO EM CANALISAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações, montagens completas — Encanamentos de ferro para aquecimento de água — Encanamentos para gás e montagem de casas de banho — Executam-se com perfeição todos os trabalhos de funileiro — Trabalhos de caldeiras e fogões de toda a espécie, etc. — Reparações em instalações eléctricas

*Peço aos Ex.ºs Clientes a fineza de pedirem pelo
TELEFONE N.º 21572*

Rua da Atalaia, 34 LISBOA Travessa da Espera, E1

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursais no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossâmedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Nov. Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

Carreira da Guiné

SAÍDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.

Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

LISBOA — Rua do Instituto Virgilio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 20051

Escrítorios | PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2542



Encerados para Vagão e Viaturas
- VESTUÁRIO IMPERMEAVEL -
ALUGUER DE ENCERADOS

TELEFONE 24254

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE
FRANCÊS

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

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES.**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE XRÁIA 4

Escrítorios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA
Telegrams: SNADEK — LISBOA Telephone: 21868



Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro ou ao seu autor Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Quereis dinheiro? JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

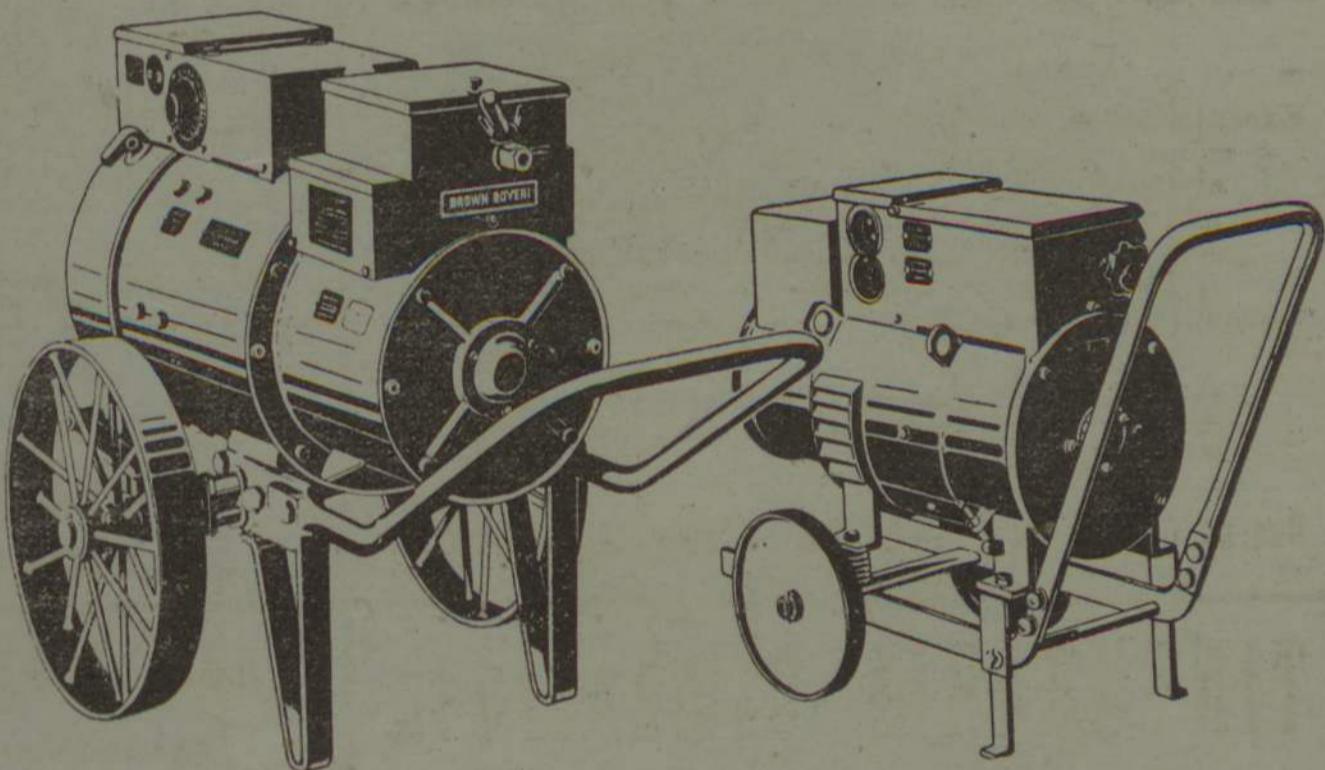
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

**Representante Geral
para Portugal e Colónias:**

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. B. L.

**VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO**

RUA DO ARSENAL, 124-1º

Telefone 2 9374 / 78

End. Teleg. TRANSPORTES

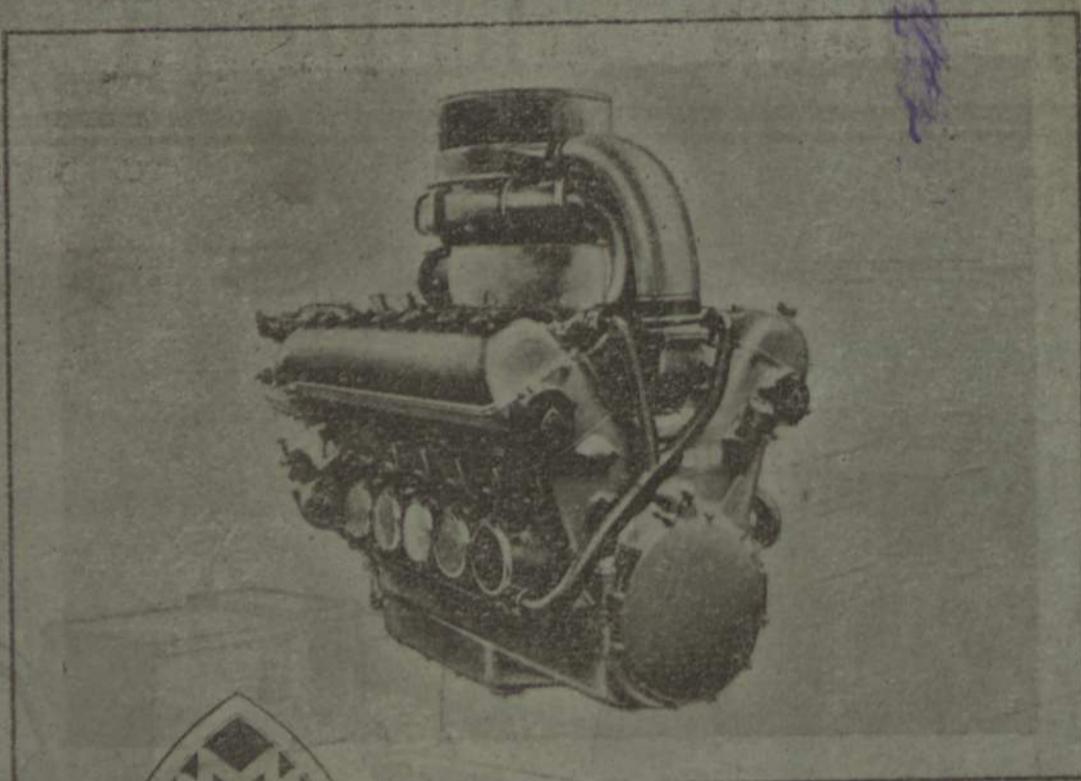
RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telephone 5938

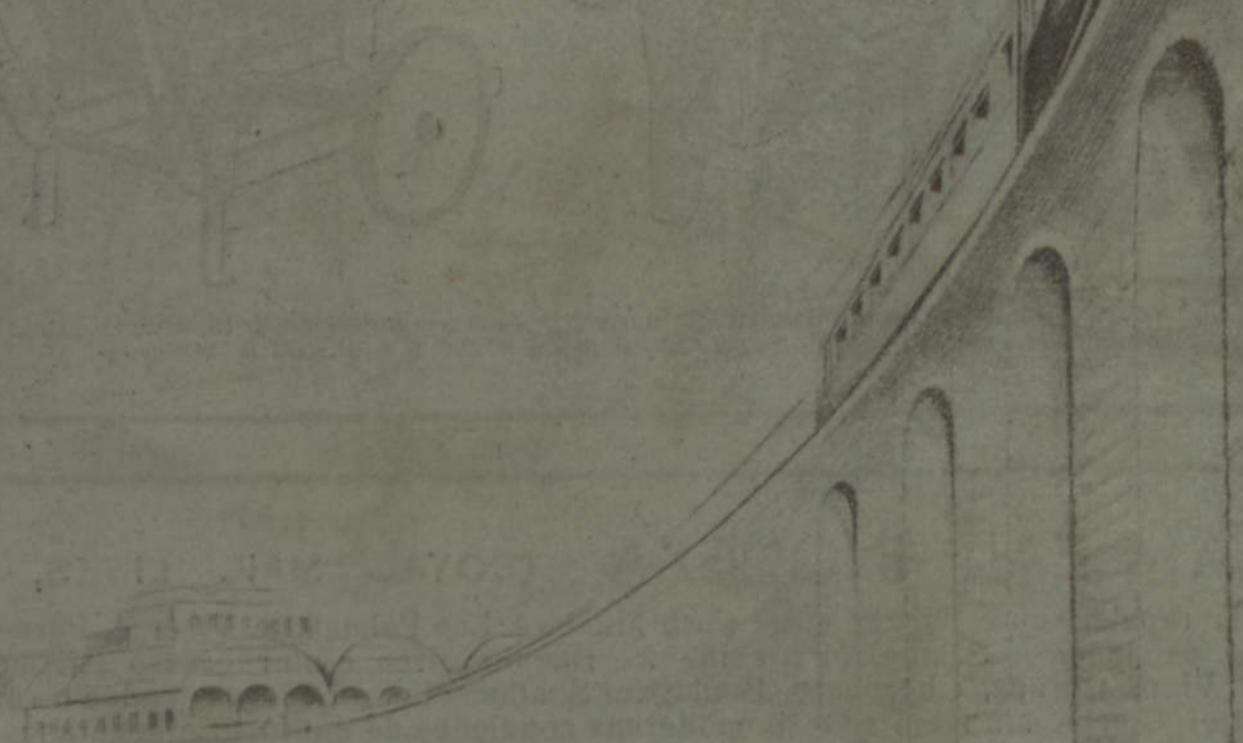
End. Teleg. TRANSPORTES

E I S E O A

P O R T O



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 6, 650 CV,
n = 1400 r.p.m.



Maybach

**ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS**

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN