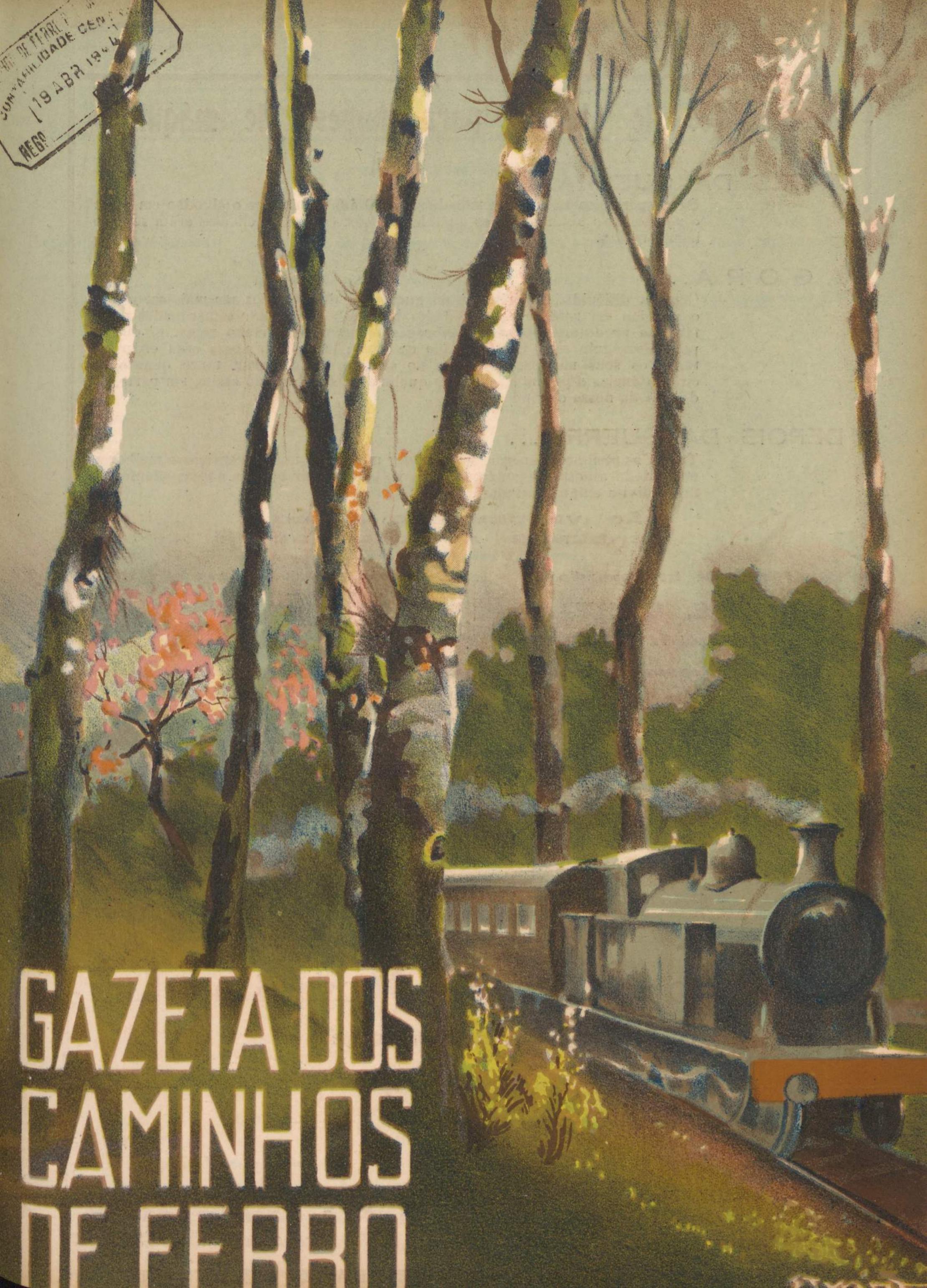


COMPAHIA DE MARCA
1948 CENT
REGO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



Desperdícios de algodão para limpesa de máquinas

ANTES DA GUERRA...

Os desperdícios bons eram mais baratos 50 a 60 % do que o algodão em rama e no mercado abundavam as qualidades boas. Os nossos clientes eram sempre bem servidos.

A G O R A...

Com as dificuldades derivadas da guerra, os desperdícios são mais caros que o algodão em rama e as qualidades boas são geralmente esfarrapadas pelas fábricas produtoras, para os empregarem novamente como rama. E' difícil, pois, conseguir uma uniformidade de lotes; todavia, a nossa casa emprega todos os seus melhores esforços no sentido de melhorar, tanto quanto as circunstâncias o permitem, as suas qualidades, satisfazendo assim, em parte, os desejos da nossa clientela.

DEPOIS DA GUERRA...

Temos as melhores esperanças de poder manter os nossos serviços e melhorar mais ainda a nossa organização, para voltar a servir bem os nossos clientes. A nossa divisa então continuará a ser :

**NÃO VENDEMOS O PREÇO
VENDEMOS A QUALIDADE**

Fábrica de transformação

L. FARGE, LIMITADA

Rua do Freixo, 1291 — PORTO

Revendedores exclusivos para o SUL do País :

VALADAS, LIMITADA

Calçada Marquês de Abrantes, 1 a 5
LISBOA

SERRAS PARA METAIS

FERRAGENS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL

METAIS EM CHAPA, TUBO, CAVILHAS, BARRAS E PERFIS

PARAFUSOS PARA TODOS OS FINS, PORCAS

ARAME DE COBRE, LATÃO, AÇO E METAL BRANCO

SABÃO DE PULIR. POMADA DE LUSTRAR. RODAS DE PANO

AÇOS FINOS. PEDRAS DE AMOLAR

ARAME COBREADO, ETC.

António Pinto de Mesquita, L.^{da}

(Casa fundada em 1906)

P O R T O

53, R. dos Caldeireiros, 61

Telefone, 4863 P. B. X.

13, Rua do Almada, 17

Telefone, 103

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 BX 20158; Direcção 2752

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Prôto, 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, 5 — Telefone 893

1352



16—ABRIL—1944



ANO LVI

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

África (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 ESTEVEZ
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
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 ESTEVEZ DOS SANTOS

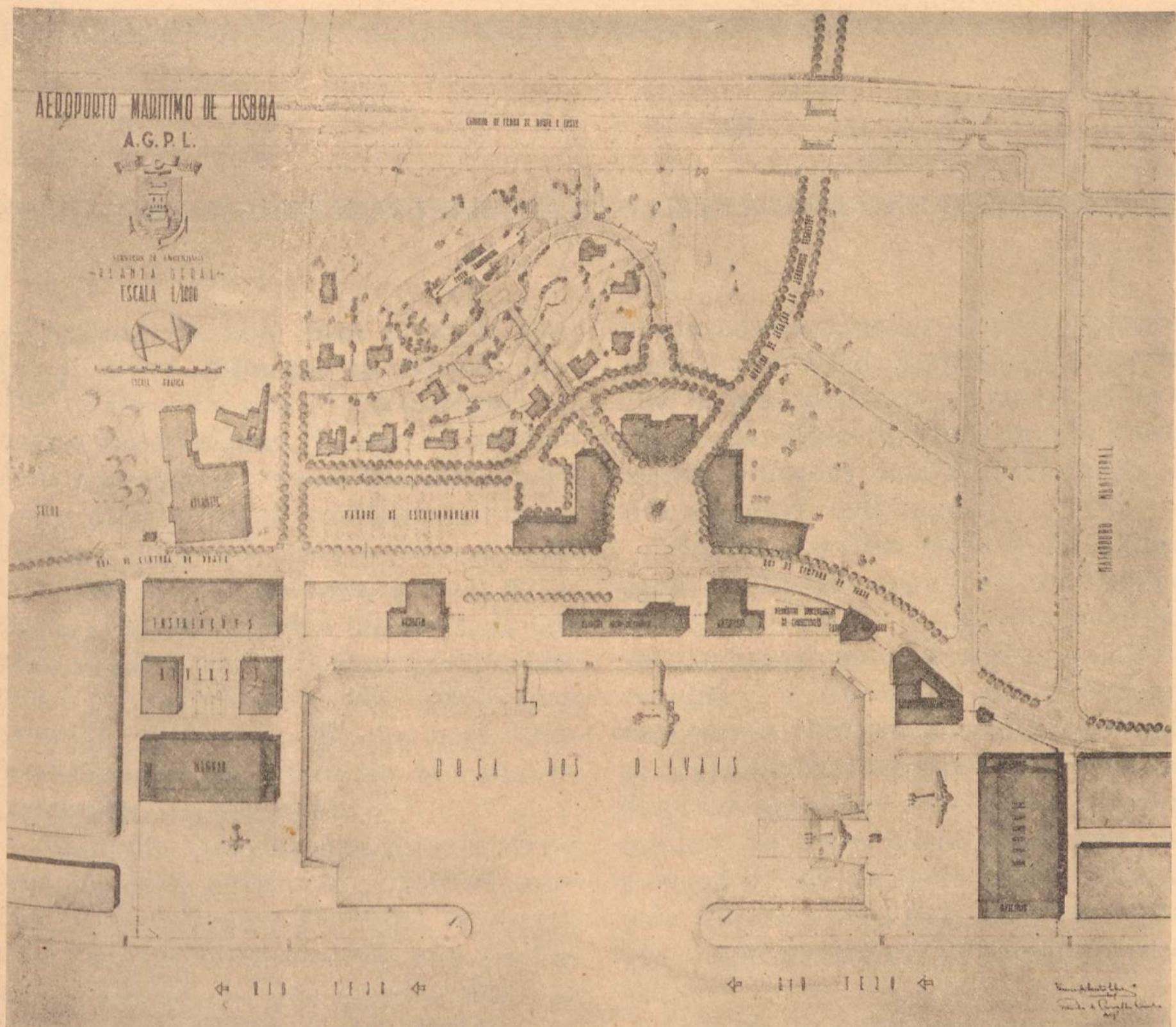
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

O projecto do Aéropórt Marítimo nos Olivais	151
No limiar dum novo ano de publicação	153
Os grandes problemas nacionais	155
As nossas comunicações sob o ponto de vista turístico, pelo Eng.º Raúl da Costa Couvreur	157
Moçambique, As comunicações no território do Niassa, pelo Coronel de Eng.º Alexandre Lopes Galvão.	177
A Cidade de Huambo, pelo General Norton de Mattos	181
Os azulejos da Estação de Beja, por Cândido Marreca	183
Reflexões sobre a caminhagem, por Guerra Maio.	185
Há 50 anos	187
Eng.º Vasco Ramalho	187
Ecos & Comentários, por Sabel	188
O pessoal que, em 1913, trabalhava na 'Gazeta'	188
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	189
Linhas Estrangeiras	190
Diferenciais Panhard	191
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	192
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	192
Pórtio, Praça da Liberdade	193
Parte Oficial	194
Imprensa	194
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por Miguel Coelho	195
Publicações recebidas	196



O projecto do Aéropôrto Marítimo nos Olivais

NO LIMIAR DUM NOVO ANO

DE PUBLICAÇÃO

O dia de hoje bem como o presente número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* são especialmente festivos para todos nós, os que aqui trabalhamos assiduamente e para todos aquêles que à existência e à regularidade editorial desta publicação dão o melhor do seu esforço, do seu entusiasmo, do seu saber e talento e do seu alto e patriótico interesse aos problemas ferroviários e aos problemas económicos do país. É que hoje, com este número, entramos no 56.º ano de publicação ininterrupta.

Ramalho Ortigão, que foi mestre do jornalismo e cuja vida constitue uma bela lição de amor a Portugal, escreveu, uma vez, que amar e servir uma profissão o mesmo era que amar e servir a pátria. Com efeito, é do trabalho de todos, mesmo daquele trabalho aparentemente humilde e insignificante, que uma povoação progride, que uma nação se engrandece. Amar e servir foi sempre, no passado, e há de ser sempre, no presente e no futuro, sinónimo de dignidade, de amor, de sacrifício à colectividade e de respeito a nós próprios. Em cincoenta e cinco anos de existência, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem

procurado sem cessar cumprir a missão para que foi criada, servindo o programa que o seu fundador, o nosso saudoso amigo Leonildo de Mendonça e Costa, traçou e desenvolveu durante mais de trinta anos de actividade.

Gazeta dos Caminhos de Ferro pela pena de ilustres engenheiros e técnicos sabedores, tem, ao longo dos seus cincuenta e cinco anos de vida publicitária, estudado e discutido superiormente, mas nunca com paixão irreflectida, não só os problemas ferroviários mas também diversas questões económicas, pois caminhos de ferro e economia nacional, pois caminhos de ferro e progresso do país andam hoje a par, são duas noções que daqui por diante não poderão separar-se.

O turismo continuou e continuará a merecer-nos a nossa atenção. O turismo é uma das grandes forças económicas de todos os países. Não pode, por isso mesmo, deixar de o ser igualmente do nosso. Portugal, como região turística, é, na verdade, excepcional. Não é, apenas, o clima privilegiado que lhe confere e garante a sua notoriedade, perante o estrangeiro. São também as suas paisagens pitorescas ou grandiosas, são

também os seus monumentos, alguns dêles enraizando em séculos anteriores à fundação da monarquia; são também as nossas pequenas vilas e aldeias graciosas, risonhas; são igualmente as nossas tradições populares; são também as nossas termas, em cujas águas os doentes acharam sempre cura para seus diversos males; são, finalmente, as touradas que, embora de tradição peninsular, apresentam características essencialmente portuguesas e cuja propaganda, ao terminar a guerra, deve fazer-se mais extensivamente a toda a Europa e não, como até agora, limitada apenas a Portugal e Espanha.

Os caminhos de ferro portugueses não atingiram ainda o seu máximo desenvolvimento. Mas são êles, de norte a sul, das raias de Espanha às costas do Atlântico, que asseguram a existência e o progresso das nossas indústrias, da nossa agricultura e do nosso comércio. Pugnar pelo prestígio, pelos melhoramentos dos caminhos de ferro é o mesmo que batalhar pelo progresso do país.

A simpatia que, de ano para ano, vem cercando e amparando a existência da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é um índice de que a nossa voz é sincera,

de que não estamos a pregar no deserto, e de que não traímos a missão para que foi criada, há cincuenta e seis anos, esta revista. A colaboração de ilustres engenheiros e de altos valores técnicos, com que, em todos os números, se enriquecem as páginas da *Gazeta*, é uma prova de que o nosso esforço merece ser auxiliado. E, finalmente, o apoio de numerosas firmas comerciais e industriais, que destinam parte da sua publicidade para as nossas edições, demonstram igualmente que a nossa publicação é digna de ser mantida para bem da colectividade.

Ao entrarmos hoje em novo ano de publicação sentimo-nos felizes, porque vemos que os nossos esforços são compreendidos por todos, e que o número dos nossos amigos vai aumentando de ano para ano.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, ao penetrar nos umbrais do seu 56.º ano de existência, saúda, com o melhor dos seus sentimentos de gratidão, o seu ilustre Conselho Directivo, os seus prezados colaboradores, assinantes e anunciantes, e não esquece também a Imprensa, a quem deve repetidas provas de camaradagem.

Os grandes problemas nacionais

A «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» TEM A HONRA DE PUBLICAR NÊSTE NÚMERO
O TEXTO INTEGRAL DE UMA NOTÁVEL CONFERÊNCIA DO ENG.º RAÚL DA COSTA COUVREUR

AS páginas que, desenvolvendo um tema de vivo e alto interesse nacional, vão lêr-se em seguida, são subscritas por um dos mais nobres valores de que o país se pode orgulhar e constituíram o texto duma notável conferência pronunciada, recentemente, na Sociedade Propaganda de Portugal, instituição, como ninguém deve ignorar, bem merecedora da gratidão de todos nós, pelos relevantes serviços prestados ao turismo, dentro e fora das nossas fronteiras.

Nome prestigioso é, com efeito, o do sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, nome feito e alicerçado numa existência dedicada ao trabalho e ao estudo inteligente e consciente dos problemas das comunicações e do turismo. A assistência que o escutou foi, por isso, além de numerosa, de qualidade, atraída pela antecipada certeza de que iria ouvir não apenas uma conferência mas uma oportuna, uma necessária lição sobre estradas, comunicações e turismo.

Portador de uma cultura especializada e de raras qualidades de observação, o sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, que pertence ao número das pessoas que sabem viajar, estudou a fundo, vendendo e comparando, dentro e fora do país, o problema do turismo. Evidentemente que a sua grande autoridade sobre o assunto não lhe advém, apenas, das suas viagens pela Europa, resulta também da circunstância de ser um técnico, pela sua qualidade de engenheiro sabedor, em questões de transportes.

Ouvida a sua voz, calados os elogios e as palmas que coroaram com entusiasmo e justiça a sua notável conferência, vamos agora ter a oportunidade feliz de ler, impressa, nas nossas páginas, a lição magistral do nosso ilustre colaborador e membro do Conselho Directivo da Gazeta dos Caminhos de Ferro, a quem dirigimos os nossos melhores agradecimentos pela honra, que muito nos sensibilizou, da cedência do texto integral daquela conferência notável.

Escrita e desenvolvida com admirável clareza, essas palavras contêm magníficas sugestões. Ninguém, estamos certos, deixará de as ler com o maior interesse. São palavras e ideias dignas de meditação.

As nossas comunicações sob o ponto de vista turístico

Pelo Eng.º RAÚL DA COSTA COUVREUR

O reatamento das actividades turísticas — para o caso — entre nós, que não há ainda muitos meses, sugeriu ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Augusto de Castro, o interessante artigo no *Diário de Notícias* intitulado, «Turismo, problema do apôs Guerra», (e outro ainda há menos tempo), já anteriormente à publicação dêsses artigos, tinha sido considerado pela Sociedade Propaganda de Portugal, como merecendo a atenção nacional na oportunidade infelizmente por ora dilatada e nebulosa, mas que se aproxima.

E assim, a Sociedade tinha já resolvido, em harmonia com o seu velho e fundamental programa, tratar do citado assunto numa série de Conferências, ou Palestras, em que êle, sob os seus múltiplos aspectos, fôsse focado.

Entre êsses aspectos tinha necessariamente de figurar o das «Comunicações».

Pensamos que por tal resolução, não podem V. Ex.^{as} senão louvar a Propaganda de Portugal e considerar que até aqui, entendeu ela muito bem.

Tendo salientado porém o ilustre homem de le-

tras acima citado «o mais difícil no apetrechamento turístico está feito — eram as estradas que hoje estão construídas, eram o aeroporto e a gare marítima», lógico seria que V. Ex.^{as} concluirsem, se tudo isso está feito, passemos a outro assunto que êsse, pelo visto, está arrumado e parece que bem. Realmente terão V. Ex.^{as} razão em o dizer, ou pelo menos, em o pensar.

O que poderia caber então, a quem do assunto pretendesse ocupar-se, não como confirmação, mas apenas como complemento e ilustração do exposto, ainda que brilhantemente, mas em breves linhas pelo notável escritor, seria promover que pelo agrupamento descriptivo do que está feito ou em vias de realização, V. Ex.^{as} melhor pudesse apreender o seu valôr, julgar a sua importância para o fim em causa entre nós e a Propaganda julgou então que tal encargo nos devia cometer.

Agora, é que, pelo contrário de há pouco, ela entendeu muito mal e por tal escolha não devem V. Ex.^{as} senão censurá-la.

A culpa de abrir assim com uma má resolução, a boa continuidade, que se seguirá, da iniciativa

desta Sociedade, caberá pois à sua Direcção. A nós, apenas a responsabilidade que provém, — pensarão V. Ex.^{as} — de, por estulta vaidade, não termos persistido no propósito de lhe poupar o insucesso desta palestra, para que apenas nos poderão ter indicado os nossos 30 anos de associado e de mais de três dezenas de anos, também, no serviço do Ministério das Comunicações.

Infeliz foi realmente nesta parte a «Propaganda», não só porque somos desconhecidos para muitos de V. Ex.^{as} mas principalmente porque, como orador, carecemos por completo dos predicados que para tal encargo se requerem.

Dom de palavra e gesto que tornando a exposição brilhante, interessasse V. Ex.^{as}, e ciência, porquanto o assunto reveste uma importância no Turismo que bem merecia ser melhor tratado.

* * *

Antes porém de, nas condições de inferioridade referidas, procurarmos desenvolver o tema que nos foi entregue, compenetrados da gravidade da hora que passa e porque não estamos alheados das apreensões que V. Ex.^{as} também sentem, formulamos o voto de que queira Deus que situações e circunstâncias emergentes da Guerra, não iludam ou não invalidem as possibilidades, ou probabilidades, que se presupõem nas nossas primeiras palavras.

* * *

Com finalidade turística, devem V. Ex.^{as} certamente concordar, que se pode tomar como princípio basilar e incontestável, que dificilmente se conseguirá obter a devida valorização de qualquer lugar, por mais atraente que êle se apresente, seja pelo seu interesse paisagístico ou histórico, seja sob pontos de vista terapêutico ou de simples recreio, se se não conjugarem para êle, na precisa eficiência, três factores que consideramos imprescindíveis para essa valorização.

A justa propaganda; o conforto no alojamento; e o aspecto revestido pelas suas comunicações.

Incidentemente, quanto ao primeiro ponto, permitir-nos-emos relembrar, em breves palavras, que coube à Sociedade Propaganda de Portugal, iniciar e deixar marcados, em tempos em que apenas se balbuciava — turismo — no nosso País, os primeiros passos no caminho a trilhar e as primeiras efectivações para a melhor afirmação das nossas possibilidades turísticas e para um mais completo conhecimento e apreciação dos encantos do nosso País, sob êsse ponto de vista.

As condições actuais são porém, sob vários aspectos, muito outras de então, mas o passado desta Sociedade, afirmado nos seus esforços, e honrado pelos nomes ilustres dos que nela dedicadamente

trabalharam, sem outro fito que não o de ser útil ao seu País, são títulos de consideração que não podem ser esquecidos por nós sócios desta colectividade e que não devem ser desconhecidos dos que pelo turismo no País se interessem.

A sua última realisação levada a efeito juntamente com o Automóvel Club em 1936 — o «1.º Congresso Nacional de Turismo — reafirmação completa do seu antigo espírito, marcou uma orientação de tão oportuna necessidade portuguesa no assunto, que não foi sem desvanecimento que a Sociedade Propaganda de Portugal a viu perfilhada pelas instâncias superiores, em funções mais tarde conferidas ao Secretariado de Propaganda Nacional.

Com possibilidades de que esta Sociedade nunca dispôs, a obra dêsse departamento do Estado, sob o ponto de vista geral que estamos focando — o Turismo — na propaganda de Portugal, no estrangeiro, pelas formas diversas como com justeza nos tem feito ser conhecidos, e a sua acção no País pelo relêvo, sem escusados exageros, com que tem feito destacar condições locais, constituem qualquer cousa de muito notável, que vincam bem as qualidades dinâmicas, a competência e o cuidado, das individualidades que nesse organismo se encontram.

A Sociedade Propaganda de Portugal, integrada hoje como ontem, e ontem como sempre, no desejo de bem servir o seu País, só se pode regosijar em o reconhecer, só se pode felicitar por que tal aconteça.

A justa e devida propaganda, e a importância do alojamento nas múltiplas facetas sob que tais assuntos podem e devem ser considerados, serão versados por quem, com a sua especial competência, vos pormenorizará êsses outros tão interessantes factores das possibilidades turísticas.

Finalmente, para sobre o terceiro — Comunicações sob o ponto de vista turístico — vos ser exposta qualquer cousa, foi tão cativante a insistência do convite que recebemos, que mal nos ficaria persistir em decliná-lo.

A V. Ex.^{as} só pedimos que afastem a ideia de vaidade em que há pouco falámos, que asseguramos o devem fazer, e que relevem a insuficiência com que vai ser abordado o assunto, tanto na essência como na forma. Quanto a nós, dar-nos-emos por felizes, se nos salvarmos tendo ensejo de vos prestar quaisquer informes que vos interessem e se nos fôr perdoado o demasiado tempo que, em ouvir a nossa exposição, sem brilho, vos faremos perder.

* * *

Abrange um largo âmbito, a designação que serve de título a esta palestra, considerada na sua ampla generalidade.

Vai, no tempo, desde que a simples terra batida

do primeiro caminho, teria seduzido a insaciada imaginação do homem com as suas possibilidades, até ao longo martirologio da conquista do espaço aéreo, nesse anseio de velocidade, que parece só ter como limite o conseguimento de se chegar antes de se ter partido; — na forma, desde as comunicações por via ordinária, fluvial, marítima, ferroviária e aérea, às postas, tele e rádio eléctricas e, quanto a algumas modalidades, poderão ser de considerar ainda as suas feições diferentes, urbanas e extra-urbanas.

Dilatado é pois o campo de acção do assunto a tratar e demorada deveria por certo ser a palestra de quem, com a competência que nos falta, pretendesse tratá-lo em pormenor, mesmo apenas sob o ponto de vista em fóco.

Mas, como na ópera de Leoncavallo, dir-vos-emos — *non alarmatevi* — pois que o falecer-nos o engenho para tão largo cometimento, vos minguará o tempo por que da vossa complacência nos permitiremos abusar, limitando-nos ao primeiro grupo indicado de comunicações, por *meios sólidos*, digamos.

* * *

Subordinam-se os meios afectos ao assunto de que nos propômos tratar, à gestão directa, integral ou parcial do Estado, quanto a determinadas formas, tem outros, apenas interferência mais limitada, a Administração Central, exercida na sua generalidade por intermédio do seu departamento das Obras Públicas e Comunicações.

A acção d'este Ministério, fez-se sempre sentir intensamente nas realizações de que nos ocupamos e a él estãos ligados entre outros os nomes de António Maria Fontes Pereira de Melo, de Elvino de Brito e de Emigdio Navarro.

Mas a todos se avantaja o do Eng.^o Duarte Pacheco, cuja acção é dever de justiça destacar, esta dista que a Morte não há muito fez desaparecer e àcerca de cujas qualidades de infatigável actividade e a propósito de cuja superior inteligência todas as referências são já estafados lugares comuns.

Não repetiremos, nem umas, nem outros.

Esse homem, obreiro dedicado do Ressurgimento Nacional, que dotou o País de uma diversidade de realizações que ficarão atestando, em todos os campos, o período da sua gerência, e que não são apenas as grandiosas, não deixou também na clara visão dos vários problemas nacionais, de mostrar o seu interesse, em múltiplas modalidades, pelas necessidades do turismo no País, que não pôde viver, nem exercer-se, nem progredir, sem o auxílio do Estado.

A sua obra, nesta finalidade especial e para o caso, no sector que ora nos interessa — nas Comunicações — ficou marcada por providências notáveis do conhecimento de todos, e o seu prossegui-

mento por projectos que, porventura sem alguns pormenores, V. Ex.^{as} certamente não desconhecerão também.

Importa que a obra grandiosa que êste ilustre Ministro iniciou em vários sectores não pare e estimos certos que a altíssima capacidade que superiormente dirige a marcha da Nação, e que todos aquêles de quem dependa a continuação do seu enormíssimo esfôrço, não hesitarão em honrar a sua memória com o que mais lhe poderia agradar que será, fazer mais e melhor.

Na exposição que vamos fazer, mais não faremos do que, enfeixando os vossos conhecimentos, procurar mostrar-vos, em conjunto, qual seja o nosso apetrechamento turístico em matéria de comunicações, dando-nos por felizes se ainda soubermos completar os vossos pensamentos, sendo vosso intérprete no que considerais que porventura falte, no desejo que a todos nos deve animar de contribuir com o nosso esfôrço, a Bem da Nação!

* * *

Tal como acontece em muitas situações da nossa vida, as informações e primeiras impressões que o turista recebe condicionam quase sempre a sequência das suas resoluções, ou pelo menos, nelas exercem grande influência.

E as primeiras sensações que o turista recebe directamente de um País, são as que lhe advêm do contacto com as várias exigências de fronteiras e consequentemente com as instalações de entrada, naturalmente afectas aos serviços de comunicações, seja porque processo estas se realisem.

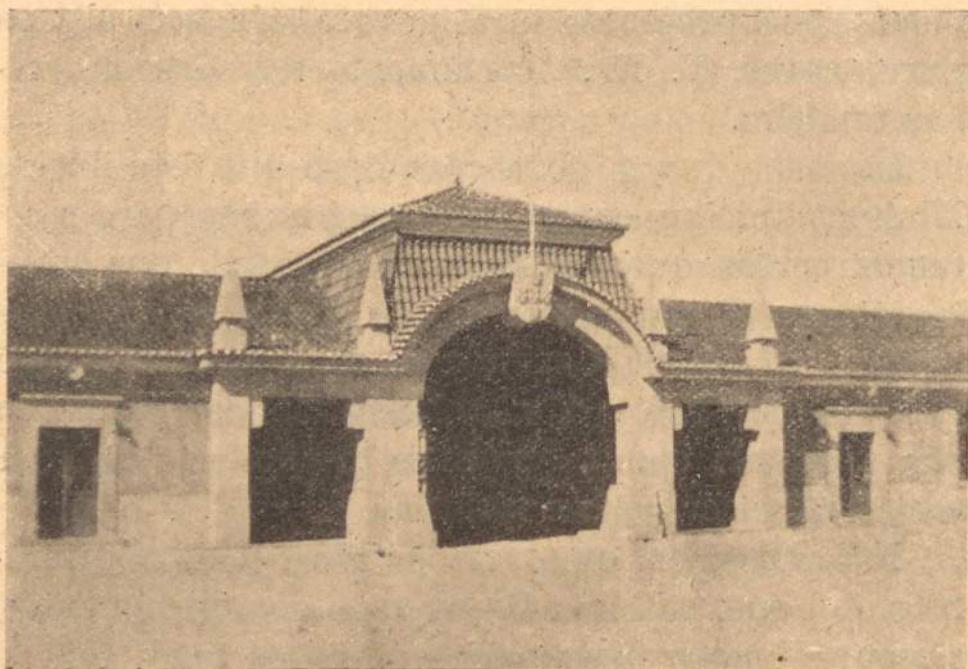
* * *

Conhecemos as fronteiras de várias Nações e temos utilizado todas as do nosso País, e se é certo que quanto a exigências, as impressões que temos colhido e o que temos ouvido àcerca das nossas, sustentam bem o confronto com as mais correctas análogas estrangeiras, também é certo que as nossas instalações de fronteira com o País vizinho se não grandiosas, há já bastante tempo que não nos deprimem na sua sobriedade.

Delas vos vamos mostrar alguns exemplos na página seguinte.

Infelizmente o mesmo que dissemos se não poderá ter dito dos acessos por via marítima, entre os quais não só pela sua situação, mas por ser o nosso pôrto principal, avulta o por Lisboa.

E não só condições emergentes do actual conflito podem efectivamente fazer prever, sem, é claro, o exagero dos milhares de americanos da Exposição de Sevilha, que a corrente turística, se se estabelecer, utilizará, possivelmente, de preferência a Península, pelo que dever nosso seria concorrer para que, em tal caso, ela se faça pelo Pôrto de



Pôsto fronteiriço de Vila Real de Santo António

Lisboa e que iniciada, se mantenha num e outro sentido, mas também urgia colocá-la em condições.

A esta entrada no País, testa principal das nossas comunicações marítimas, nos vamos pois, referir, dado que em outros pontos, mesmo em Leixões, nada por ora há que assinalar sob o ponto de vista considerada.

* * *

A marginação portuária de Lisboa, que, sob o aspecto turístico, único que consideramos, de lastimar é que condições próprias e da cidade tivessem aconselhado, senão imposto, que a execução de parte das suas instalações ocasionasse ser roubada à cidade uma das belezas com que a Natureza a teria tornado quase sem par na Europa, que condicionou também, que as ligações ferroviárias de uma parte da 1.ª Secção — Santa Apolónia e Alcântara — se tenham até ao presente de fazer por forma que igualmente se não pode considerar que seja a mais conveniente, tanto na inserção no próprio porto, como na ligação à rede geral, não deve ser considerada como destinada a fazer de Lisboa, apenas o cais das Américas, patamar de passagem para o Continente ou inversamente.



Pôsto fronteiriço de Vila Verde de Raia

Tempo houve, em que, mesmo não se cifrando ainda a expressão máxima portuguesa do turismo internacional, como depois aconteceu, nos por vezes custosos, conseguimento, estabelecimento, e manutenção do *Sud-Express*, se chegou a advogar a tese do serviço de todos os combóios de trânsito europeu se fazer nos cais do Pôrto de Lisboa, parecendo que na preocupação de que o passageiro, como ideia mais elevada a reter de Portugal, ficasse com a que lhe proviria de poder transpôr a terra portuguesa com a inaudita comodidade de assentar um pé no portal do transatlântico e o outro no estribo da carruagem!

Portugal porém, não só por Lisboa, mas por elevado número das suas Cidades, Vilas, Praias, Estâncias termais, de repouso e de recreio, espalhadas de um extremo ao outro do País, sem necessidades de comparações descabidas que por vezes se estadeiam em cartazes de risíveis dizeres, tem saído da inércia turística em que anos e anos jazeu, completando com interessantes iniciativas próprias lo-



Pôsto fronteiriço de Quintanilha

cais, a obra levada a efeito pela Administração Central no melhoramento dos seus acessos e das suas condições de vida, e na revalorização dos seus atractivos naturais ou provocados.

As curiosas características próprias, a restauração dos nossos históricos palácios, a conservação dos nossos gloriosos castelos, a reintegração das nossas vetustas igrejas, a apresentação dos nossos interessantes museus, etc., conjunto de belezas que poderão ser olhadas como representando termos possivelmente de valor comparativamente reduzido na opulência paralela mundial, representada pelos Campos Elíssios, por Lourdes, pelo Tirol, por Versailles, por Windsor, por Potsdam, por Cascassone, pela Torre de Londres, pelos Castelos do Loire e do Reno, por Milão, por Reims ou por Colónia, pelo Louvre, pela National Gallery ou pela Real Armeria, merecem no entanto ser não apenas vistas, mas admiradas, pelos seus aspectos, pelos seus lavores característicos, pelos seus documentos, pela sua história e por atestarem na firmeza das suas pedras, os sentimentos ancestrais de um pequeno



Pôsto fronteiriço do Caia

povo que tendo dado «mundos novos ao mundo», semelhava condenado a perecer se a mão férrea de Alguém, erguendo-o em momento crítico, o não tivesse feito voltar pela sua enérgica acção e pela sua alta clarividência, a reintegrar-se no lugar que de direito lhe cabe no concerto mundial.

Durante largos anos, a sensação magnífica que o viajante não pode furtar-se a receber ao ver desenrolar-se a seus olhos a grandiosidade do panorama que o largo estuário do Tejo e a recortada silhueta da cidade lhe proporcionam, fazendo acudir ao seu espírito a semelhança, que Durand-Claye tão bem já notara, com a velha Constantinopla ao fundo do már de Mármara, foi, não só obscurecida mas infelizmente completada, pelas condições de embarque ou desembarque que contrastando com o cenário grandioso, lhe davam o primeiro ou último contacto com Portugal, por desconfortáveis embarcações e por aquelas construções abarrotando de análogo desconforto que nós costumavam já ouvir denominar a nossos Pais e Avós de carácter provisório, eufemismo vulgarmente empregado para sub-ocultar a lástima dos barracões e dos telheiros vergonhosamente remendados, ou mesmo expressamente, para tal fim, cuidadosamente construídos.

Para o viajante, costumado às comodidades e mais tarde às grandiosidades de entrada em Itália, em França, mesmo na África, ou ainda ao tipo francamente utilitário dos portos ingleses o confronto não podia ser agradável para nós.

E para mais, a situação do nosso pôrto não é semelhante à de tantos outros, como que apenas portas abertas sobre o mar ao fundo de corredores, cuja outra extremidade se abre sobre um centro populacional, que, de um modo geral, não é o principal.

Não, a nossa porta sobre o mar, dá logo directamente sobre a nossa cidade principal, sobre a Capital.

Antes porém de prosseguir, permitam-nos V. Ex.^{as} que, figuradamente, mergulhemos um pouco no Pôrto de Lisboa, num aspecto de vasta erudição, que os do nosso tempo reconhecerão facilmente

provir apenas da leitura do magistral trabalho «Portos Marítimos de Portugal», do nosso ilustre e falecido colega sr. General Adolfo Loureiro.

A excelência do nosso pôrto para as comunicações marítimas com a Europa, reconhecida desde longa data, parece ter suscitado pela primeira vez o estudo de providências do Homem, a completar as da Natureza, no reinado D. João V.

Até 1871 e depois até 1883, sucedem-se os projectos e alguns trabalhos isolados, que no primeiro período ascendem, no seu total a perto de 30, acrescidos de à volta de mais uma dezena, no segundo.

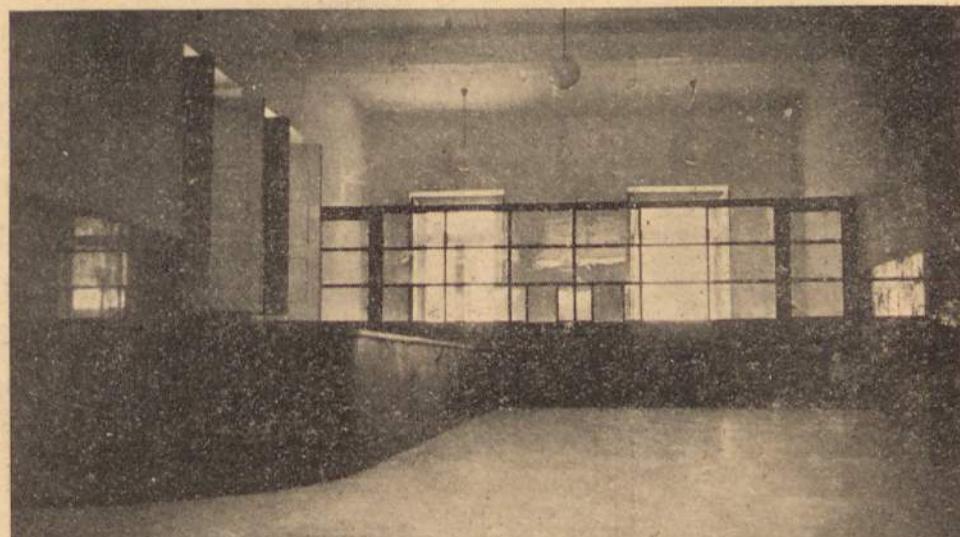
1871 e 1883 são datas memoráveis na história do Pôrto de Lisboa e principalmente a última, porque foi nesse ano que uma Comissão composta de homens notáveis da época foi incumbida de estudar o conjunto das obras a realizar.

Apresentado o seu relatório em 1884, nesse mesmo ano António Augusto de Aguiar e Hintze Ribeiro, dois nomes que marcaram na política portuguesa, apresentaram o projecto de lei relativo à execução de tais trabalhos.

Após demoradas apreciações e de muitas discussões, outro notável Ministro, António Maria Fontes Pereira de Melo apresentou em 1885 a Carta de Lei autorizando a celebração de concurso para adjudicação de trabalhos, o que motivou a primeira proposta de Pierre Hildenert Hersent, construtor de reconhecidíssima competência em trabalhos hidráulicos.

Não tendo porém a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, considerado qualquer das oito propostas apresentadas em condições de aceitação, ordenou o Governo novos estudos, tendo o considerado Eng.^o João Veríssimo Mendes Guerreiro apresentado um projecto que modificado pelos não menos ilustres colegas João Joaquim de Matos e Adolfo Loureiro, serviu de base a novo concurso em 1886.

Das duas propostas que ele originou, apenas a submetida por Hersent satisfazia, pelo que, em Abril de 1887, sendo Ministro Emigdio Navarro foi feita a adjudicação das obras da 1.^a Secção, de



Pôsto fronteiriço do Caia (interior)

Santa Apolónia a Alcântara, pela importância de 10.790 contos, inaugurando-se os trabalhos em 31 de Outubro do mesmo ano, aniversário de El-Rei D. Luiz.

Dificuldades de aspecto construtivo e obstáculos de ordem financeira fizeram com que se sucedessem alterações e com que fôssem suspensos pelo empreiteiro os trabalhos em 1892. Após nomeação de Comissões Administrativas das Obras, de arbitragens, etc., em 1907 a construção e exploração passaram integralmente para o Estado, que nelas tem prosseguido, e com o andamento dos trabalhos, como primeiro melhoramento, os desconfortáveis transportes de, ou para bordo, terminaram.

Antes de reatarmos ligação com o ponto que estavamos tratando, desejamos primeiro muito agradecer a V. Ex.^{as} não nos ter acontecido como áquêle aluno que, convidado por um nosso ilustre colega, seu professor, a explanar os seus conhecimentos sobre a parte histórica de Caminhos de Ferro, começara doutamente:

«No tempo dos Romanos.....»

Exórdio de erudita oração que não poude continuar, porque o Professor o dispensou imediatamente de prosseguir...

Voltando pois ao embarque e desembarque, é certo que em vários projectos apresentados e nomeadamente nos das Comissões de 1871 e 1883, no do Eng.^o Golla, em vários pareceres e sugestões, etc., se previa já a construção de estações no porto, no chamado terrapleno da Alfândega ou na Rocha de Conde de Óbidos; tratava-se porém mais propriamente de Estações de Caminhos de Ferro na ideia sempre dominante de uma Estação Central ferroviária o mais perto possível do centro da Cidade, do que especialmente de *Estações Marítimas*, que então poucas havia pelo menos como mais tarde se construiram em vários Países.

Se bem que não desconheçamos a vantagem que pode haver em trazer determinados comboios de passageiros à margem do Tejo, em serviço combinado com certos paquetes, afigura-se-nos no entanto que tal serviço, dadas as condições especiais várias a que nos temos referido, convirá ser limitado a um número muito restrito de comboios, porque a função dos terraplenos do porto não é a de conterem uma estação para o serviço geral de Caminhos Ferro, que necessita uma gare importante, isto é, linhas em grande número, e instalações diversas e porque, no interesse que estamos focando do turismo nacional, pensamos que devemos procurar que se visite Lisboa e Portugal, se bem que também não ignoremos que há a distinguir entre o turista, que vem de longe para mais ou menos demorada vilaigatura, o excursionista de vapores, que tendo Lisboa apenas como pôrto de escala, poucas horas se demora e o *brasseur*

d'affaires que não vê senão os *dossiers* que sobraça.

Eliminado o aspecto do transporte entre cais e vapor, restava portanto o das instalações terrestres normais no caso em questão.

Sob este ponto de vista confirmaremos que, como V. Ex.^{as} já sabem, no plano que se está executando se compreendem no Pôrto de Lisboa duas estações marítimas, que por sua vez acabam com os barracões a que nos referimos, uma, em Alcântara, praticamente terminada já, e outra em adiantada construção na Rocha de Conde de Óbidos, que primitivamente se pensou constituirem uma só ligadas por uma extensa galeria, conjunto que será completado, mais tarde, com uma Estação principal, no Cais do Sodré, onde se encontram os maiores fundos, obra de mais demorada realização por não estar a marginação do Rio ainda executada tal como para a sua construção se torna necessário.

Assim, as duas estações a que aludimos garantirão o serviço por muito tempo, enquanto a do Cais do Sodré se não executar, ficando possivelmente, mais tarde, a de Alcântara para o tráfego colonial.

Desta forma, eliminando-se o *provisório* tão característico nosso e de que foi padrão a antiga Estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste em frente do Torreão do Ministério da Guerra no Terreiro do Paço, prova-se bem o interesse do Governo pela condignidade das entradas desta espécie, no País.

Têm V. Ex.^{as} ideia, por certo, dos edifícios monumentais de Cherburgo, do Havre, e principalmente dos dois de Génova.

As nossas duas estações de Alcântara e da Rocha, integradas no bulício de uma exploração comercial, com o acesso cortado por filas de entrepostos, por linhas de guindastes etc., não terão como elas carácter tão monumental.

E efectivamente justifica-se perfeitamente, afigura-se-nos, que edifícios, principalmente como os da última cidade a que aludimos, se não coadunariam bem aqui com a ambição local, tal como não faria sentido um opulento edifício em correcto clássico ou de um rendilhado manuelino, intercalado num conjunto de construções de carácter oficinais de uma importante instalação fabril.

Pensamos que para ambas as estações de Alcântara e da Rocha a condição principal de perfeita e cómoda adaptação, em planta, à melhor disposição dos serviços a desempenhar, numa construção de dimensões tão amplas quanto necessário bastará, ou melhor, convirá ser conjugada apenas com a sobriedade de linhas de uma arquitectura condizente com o meio e com a época.

Em situação diferente das anteriores ficará a Estação do Cais do Sodré quanto à Cidade. Para essa, possivelmente, como motivo de composição

no urbanismo citadino em que ficará integrada, outras condições arquitecturais serão já aceitaveis ou de recomendar, mesmo.

Antes de, ainda que rápidamente, descrevermos as duas estações, de Alcântara e da Rocha, não deixaremos de, nêste apanhado de generalidades do assunto, juntar que necessariamente pelas linhas de serviço do porto é fácil estabelecer por qualquer das duas estações indicadas a continuidade, a que aludimos, de viagem ferroviária com a marítima; hipótese que apenas deve ser considerada para determinados casos e que actualmente, como V. Ex.^{as} têm conhecimento, tem sido utilizada, é certo que não com finalidades turísticas.

Estação de Alcântara

Esta estação, praticamente terminada, está situada no extremo Oeste da 1.^a Secção do pôrto e a sua localização junto à chamada Ribeira de Alcântara, que a muitos causou e causa reparos, obedeceu porém à necessidade de obter os maiores fundos (8^m na baixamar) possíveis na parte acostável dos muros construidos. As obras que se farão para a Ribeira de Alcântara eliminarão os inconvenientes da sua vizinhança.

O edifício consta de dois andares.

No primeiro, após um espaçoso hall de entrada,

onde ficarão *guichets* de Companhias de Navegação, de informações, etc., passa-se a uma ampla sala de verificação, da bagagem grossa de porão, com 34^m × 18^m e para diversas instalações de serviço. Uma larga escada dá acesso ao andar superior. Ainda nêste primeiro pavimento, em seguida à sala de bagagens referida, fica uma outra sala para verificação de bagagens de cabine quando pela altura da maré, ou dos navios, o desembarque se faça por este pavimento.

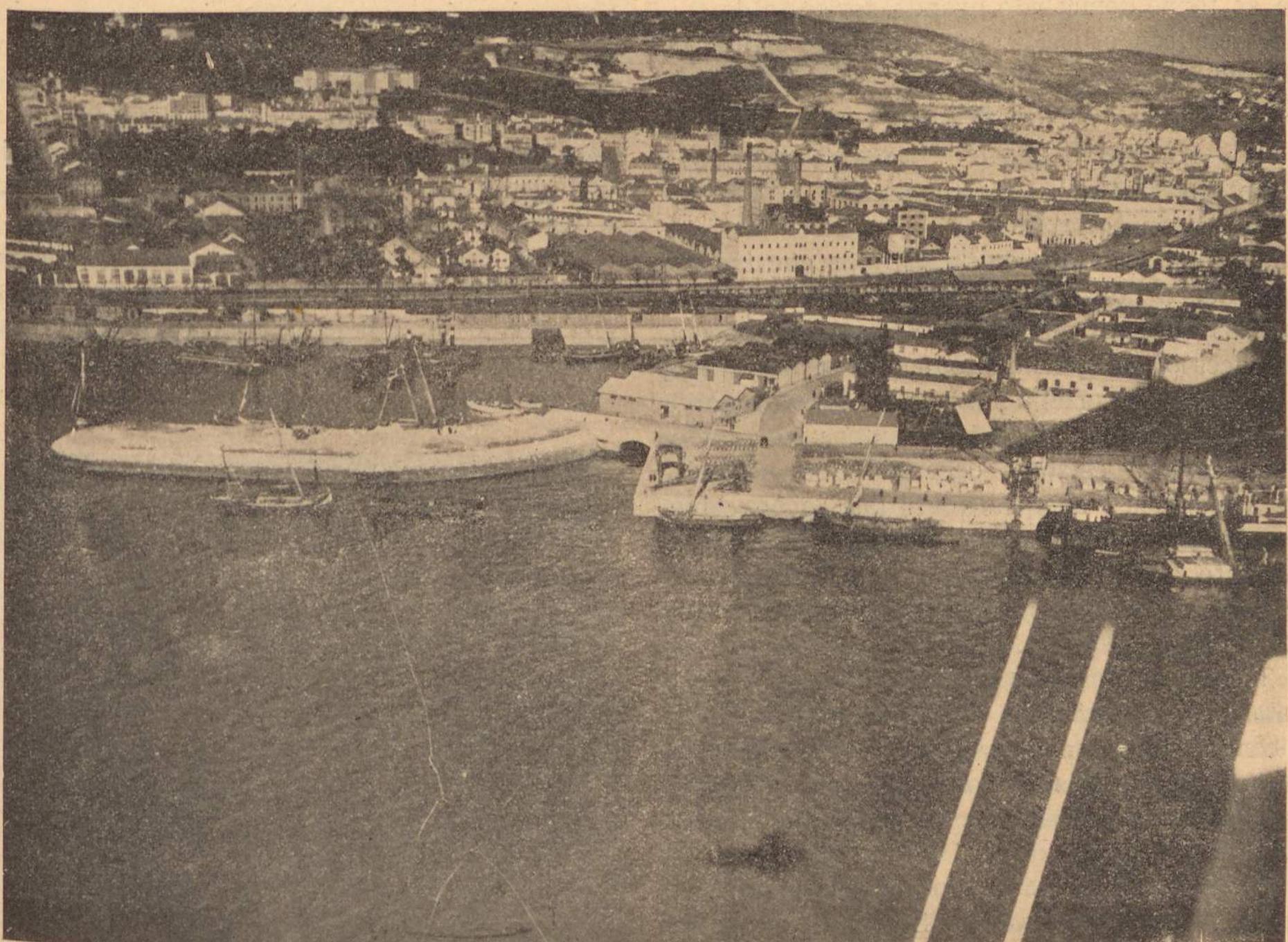
No primeiro andar, encontra-se ao topo da escada o vasto salão de espera da 1.^a e 2.^o classe com perto de 350^{m²}. Este salão é de um magnífico aspecto na sua simplicidade de mármores lisos e de pintura de côr suave. À volta, os envidraçados destinados a diferentes instalações de serviço situados entre faixas verticais de mármore escuro que vão até ao teto, serão sobrepujados por pinturas murais a fresco.

A iluminação, de noite, deve aumentar a beleza do conjunto.

De um lado deste salão passa-se ao *bufete-bar* com 9^m × 13^m e do outro à ampla sala de revisão de bagagens de cabine de 28 × 18.

Ao fundo desta, abre-se uma comunicação com a sala de espera dos passageiros de 3.^a classe de 10^m × 18^m.

Na frente de todo o edifício, para o lado do



Local da Estação Marítima de Alcântara (antes da construção da Estação).



Estação Marítima de Alcântara

Rio, corre um largo passeio de 6 metros de largura assente sobre colunas, para onde abrem as portas das várias salas e donde, por intermédio de um portico metálico rolante nas linhas de guindastes, se atingirá por meio de pontes o convez dos navios.

O aproveitamento de um ou outro pavimento da estação, depende naturalmente do tipo dos navios e da altura da maré, quando pelo seu calado êles possam encostar ao cais. Quando, pela necessidade de obter fundos para maiores calados, se tñham de interpôr as chamadas *carochas* entre o navio e a muralha e o vão portanto a vencer pela ponte se torne demasiado grande, ter-se-ão de empregar porticos especiais que estão em estudo. A importância invertida pelo Estado nesta obra é de 5.200 contos em números redondos.

Estação da Rocha

Esta outra estação, em adeantada construção, compreenderá dois corpos. Um, apenas destinado às escadas que, por meio de uma passarele coberta, darão acesso ao pavimento superior do outro, fica colocado no prolongamento do eixo da ponte em que se transpõe a doca de Alcântara, o segundo, propriamente, a estação, desenvolve-se paralelamente à margem e compreenderá instalações semelhantes às das da outra estação, porventura melhoradas quanto a pormenores, com grandes *halls* de 360^{m²}, salas de verificação de bagagens de 36^m × 15^m nos dois pavimentos, etc.

O local de implantação subordinou-se, como o da anterior, à questão dos fundos.

Ficam assim aproveitados os dois locais desde Alcântara até ao Cais do Sodré, onde a acostagem dos barcos permite desde já o melhor desembarque.

Da estação principal no Cais do Sodré, não há ainda senão o esboço da sua localização no terreno que, com o acabamento da 1.^a Secção do Pôrto, se conquistará entre o Rio e a Estação de Caminho de Ferro de Cascais.

A situação indicada para esta estação provém de ser no local que se obtêm fundos de 12^m,0 necessários para os grandes transatlânticos.

Verificam V. Ex.^{as} pelo exposto, que com as disposições adoptadas e em projecto, a entrada marítima em Lisboa encontra-se já, e ficará definitivamente, do que só nos devemos muito felicitar.

As fotografias que temos apresentado darão a V. Ex.^{as} ideia do que succintamente expuzemos.

* * *

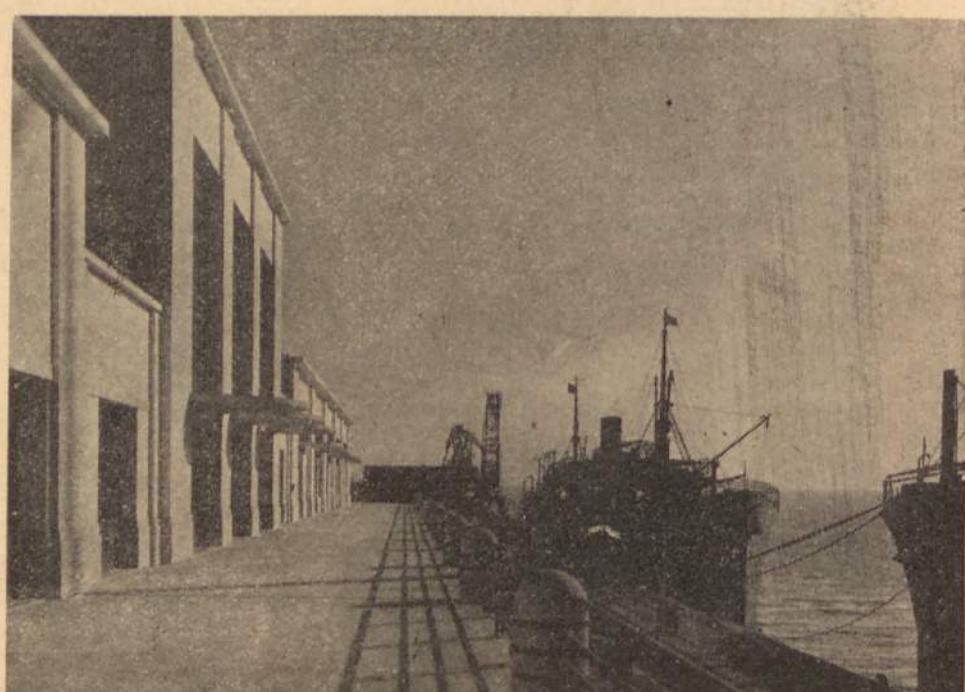
Desde que começámos pelo Pôrto de Lisboa, permitam V. Ex.^{as} que, seguindo a sua margem, incidentemente nos refiramos às comunicações fluviais, que apenas no Tejo têm importância.

A margem esquerda do nosso Rio, como testa das linhas férreas para o Sul do País, onde tanta cousa chama a atenção do turista, ou apenas como passagem para ela, pela sua magnífica vista sobre Lisboa, ou para uma das praias mais concorridas das imediações, está actualmente servida por três estações que por serem de V. Ex.^{as} por certo muito conhecidas nos não demoraremos em a elas nos referirmos.

A dos Caminhos de Ferro do Estado, no Terreiro do Paço, a Fluvial, de Belém, e a da Parceria, do Cais do Sodré.

Das duas primeiras, estamos certo, a impressão que V. Ex.^{as} tem é de que nos não diminuem perante ninguém. Quanto à terceira o prosseguimento do plano do pôrto de Lisboa e a construção das estações fluviais a que adiante nos referiremos, justifica o *provisório* que nela subsiste, e que, felizmente, tem como contrapartida compensadora a qualidade dos vapores utilizados, que não deixam a desejar, para a curta travessia a efectuar.

Num futuro completamento da 1.^a Secção do pôrto, prolongamento do molhe de Alcântara a lugar com o da Alfândega, que permitirá a Estação Marítima Principal do Cais do Sodré, duas estações fluviais serão consideradas; uma no terrapleno de



Estação Marítima de Alcântara



Local da Estação Marítima de Santos (antes da construção da Estação)

nominado da Alfândega e outra formando com ela *pendant* nos terrenos conquistados na frente do antigo Arsenal.

Uma outra estação perto da doca de Alfândega e ligada com Santa Apolónia, assegurará nesse projecto o serviço para as linhas do Sul do Tejo, e a ligação ferroviária com as do resto do País.

As fotografias que apresentamos esclarecem o exposto.

* * *

Para terminarmos a nossa digressão pela margem do Tejo, na verificação do assunto de que nos estamos ocupando, apenas nos resta considerar a entrada por via aéro-marítima.

Como é do conhecimento de V. Ex.^{as} é no Cabo Ruivo, no extremo de uma extensa ponte de betão armado, que amaram os hidro-aviões da «Pan-América» e da «Overseas Airways».

Aqui, é que persiste ainda uma instalação provisória, mas possível e precisamente porque ela não foi feita propositadamente para ser *provisória*, e ainda que seja certo que a complicaçāo de formalidades para o vôo, que vão até à pesagem dos

passageiros, chegando a forçar alguns a não poderem seguir viagem, obriguem, em contraste com o espírito do sistema, a demorada permanência nas instalações, a sensação que se recebe não é desagradável.

E tal se consegue porque uma bem cuidada adaptação de um edifício já existente, a sua impecável limpeza e a sua rusticidade visivelmente bem aproveitada, senão valorizada, são completadas com pormenores de instalações de serviço de bom aspecto e comodidade.

Propositadamente, deixámos para o fim os reparos que a viagem que estamos fazendo pelas diferentes espécies de instalações para Comunicações na margem do Tejo podiam aqui suscitar. A única cousa a que sobre esta instalação teríamos de apresentar observações — o acesso por terra — não nos referiremos, porque este *provisório* deve ser realmente provisório dado que a primeira empreitada para execução dos trabalhos necessários para a construção do aeroporto definitivo, vimo-la já há tempos anunciada e que o Decreto 32.901 ultimamente publicado já para tais obras consigna a verba de 8.000 contos.

O novo e definitivo aeroporto, ficará situado 1

km. a montante, na foz da Ribeira dos Olivais, onde uma larga doca de $440^{\text{m}} \times 180^{\text{m}}$, subtrairá os hidros à acção desencontrada das correntes aéreas e das fluviais, principal dificuldade com que êles têm de lutar e inconveniente da actual instalação.

No terrapleno, serão construidas instalações para o serviço aéro-marítimo, que, em ante-projecto, compreenderão um edifício de estação de $100^{\text{m}} \times 20^{\text{m}}$ armazens, hangars, depósitos, etc., conjunto enquadrado num arranjo urbanístico que permitirá o acesso pela Rua de Cintura do Pôrto e pela futura Avenida Infante D. Henrique, que começando no Terreiro do Paço, passando pela frente do Edifício da antiga Alfândega, Rua João Evangelista, etc., acompanhará paralelamente a margem, dela apenas separada pela linha férrea e instalações do pôrto.

Os estrangulamentos que, em certos locais, o espaço livre apresenta, permitirão, pela ausência de Armazens, vista desembaraçada do Rio e, a partir de determinado ponto, o traçado da Avenida a meia-encosta terá, sobre todas as instalações, comando.

Finalmente, no arranjo a que nos referimos, uma

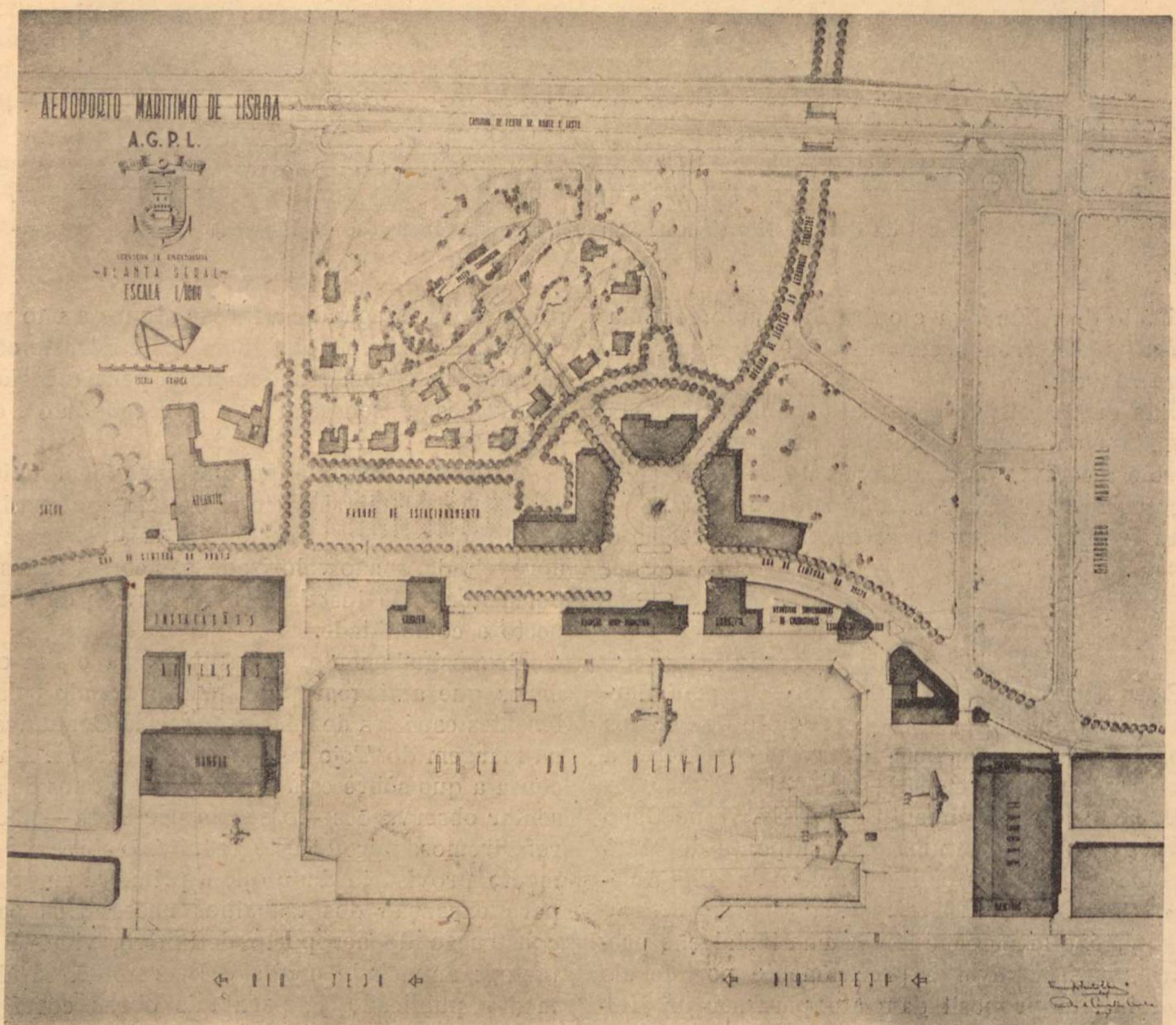
larga Avenida permitirá outra ligação com a Cidade e directa com o Aéroporto terrestre, para onde, despedindo-nos da margem do Tejo, nos encaminharemos agora, depois da simples, mas afigura-se-nos curiosa indicação, de que o Aéroporto Marítimo a construir, está estimado em 30.000 contos mas que só um *Clipper*..... custa entre 20 a 25.000!

Pelo plano que juntamos tomareão V. Ex.^{as} conhecimento do projectado.

* * *

Como é do conhecimento de V. Ex.^{as} durante bastantes anos os nossos aérodromos internacionais — porque tráfego aéreo no País ainda não temos — foram sucessivamente Alverca e a Granja do Marquês.

Tanto no primeiro, como no segundo, tudo quanto havia, quer para passageiros, quer para mercadorias, constituía mais um dos nossos *provisórios*; as instalações fixas eram acanhadas e impróprias, as condições de pista eram deficientíssimas chegando em determinadas ocasiões a ser im-



O projecto do Aéropôrto Marítimo nos Olivais

possível utilizá-las e a distância a Lisboa era grande quer para um, quer para outro aéródromo.

Necessariamente, dado o incremento que tal sistema de comunicações atingiu, urgia modificar a situação em que se estava.

E, como V. Ex.^{as} sabem, foi escolhido para a instalação do nosso aéródromo internacional o mais magnífico local que se podia encontrar — a Portela de Sacavém — na convergência duma das entradas em Lisboa, — a de Encarnação — pelo Campo Grande, com o extremo da nossa maior Avenida — a de Almirante Reis —, isto é, em condições duma magnífica ligação e proximidade com o centro da Cidade e ainda também com o Aéropôrto Marítimo, por outra Avenida a construir.

O Aéropôrto da Portela de Sacavém, compreendendo um edifício, com possibilidades de aumento, mas adequado por ora ao tráfego, composto de uma sala de entrada ligando com a sala de bagagens em volta da qual se encontram os escritórios



Edifício do Aéropôrto da Portela

As pistas, em número de quatro, pavimentadas de betuminoso, orientadas segundo as direcções mais convenientes para as manobras dos aviões, têm todas 50 metros de largura e comprimento que varia de 1.000 a 1.400^m, ligando-se umas com as outras e com a plataforma de saída igualmente de betão junto ao edifício. Entre umas e outras, o terreno, perfeitamente plano e sem soluções de continuidade, é arrelvado, como se dá na maior parte dos campos do estrangeiro, permitindo, em casos extraordinários, aterragens fóra das pistas, na enorme superfície que o campo apresenta, na sua totalidade, de perto de 100 ha.

Foram notáveis os trabalhos que houve a executar, de terraplanagem etc., avultando entre êles os que se destinam não só ao esgôto das águas pluviais, como à drenagem das do sub-solo de forma a manter as necessárias secas das pistas e resistência do terreno. Sem entrar em pormenores, diremos que o volume de terras removidas atingiu 8 milhões de m³ e quanto aos drenos do campo e pistas, variando desde 6 a 80^{cm} de diâmetro, o seu comprimento total é de 151 kms., tendo só, esta



Vista panorâmica do Aéropôrto da Portela

das agências de tráfego aéreo, a passagem para um primeiro andar, onde se encontram os serviços administrativos, e donde se passa à característica torre de comando, da qual depende toda a actividade do campo, nas ordens para os aviões, na iluminação, no conhecimento da direcção e força do vento, etc..

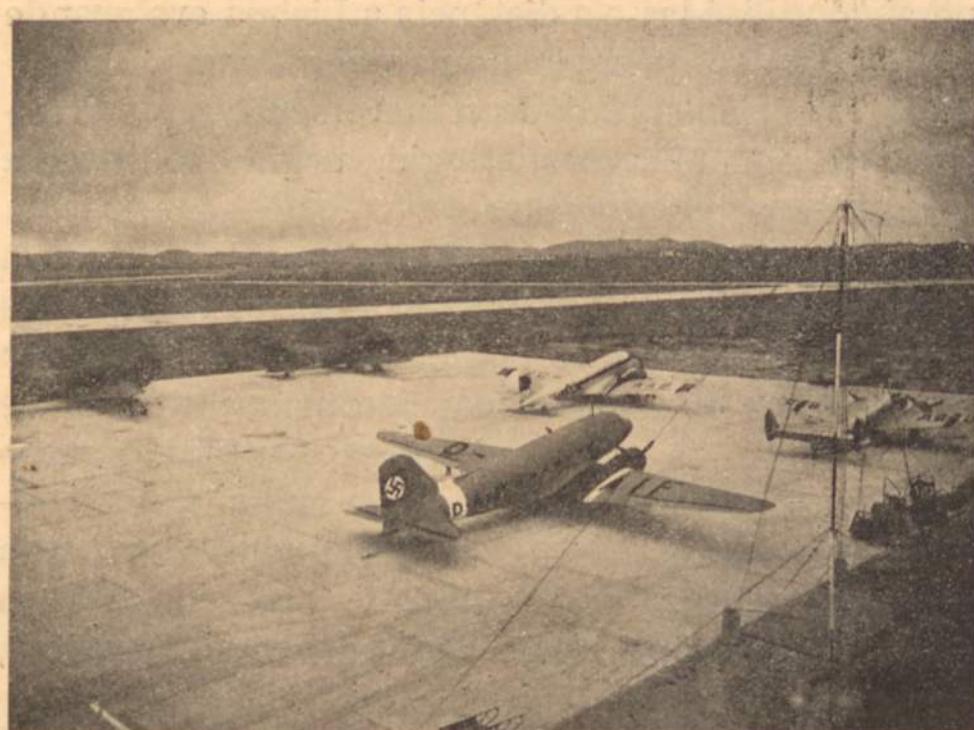
Evidentemente que a estação se não pode comparar com as monumentais de Tempelhof, cujo edifício prolongado em arco de círculo com hangars, etc., mede mais de 1 km. de Oberwiesenfeld ou de Fuhlsbütel, do Bourget ou de Croydon, as suas proporções são necessariamente muito mais reduzidas, mas, no que o nosso aéródromo se avanta, é propriamente no campo de aterragem que com as suas pistas radiais no tipo americano, salvo êrro, apenas na Europa empregado, pelo menos até há pouco no Schiphol de Amsterdam, no Brohma, sueco e no de Moscou, é dos melhores deste continente.



Edifício do Aéropôrto da Portela



Sala do Aéropôrto da Portela



Aviões na pista do Aéropôrto da Portela

última parte do trabalho sido calculada em 3.000 contos!

A importância aproximadamente dispendida nesta realização foi de 50.000 contos.

Algumas fotografias ilustram o exposto.

* * *

Dentro do quadro que fixámos, referir-nos-hemos agora às comunicações ferro-viárias.

Se bem que se tenha infiltrado em muita cabeça simples, a idéia de que a camioneta mataria prontamente o caminho de ferro e em muita inteligente, a de que o caminho de ferro daria legalmente fim à camioneta, ideias que, nas primeiras cabeças, julgamos perfeitamente desculpáveis, mas que nas segundas consideramos simplesmente admiráveis, nós, possivelmente por termos feito toda a nossa vida técnica nesse género de comunicações, se é



Estação de Marvão — Beira

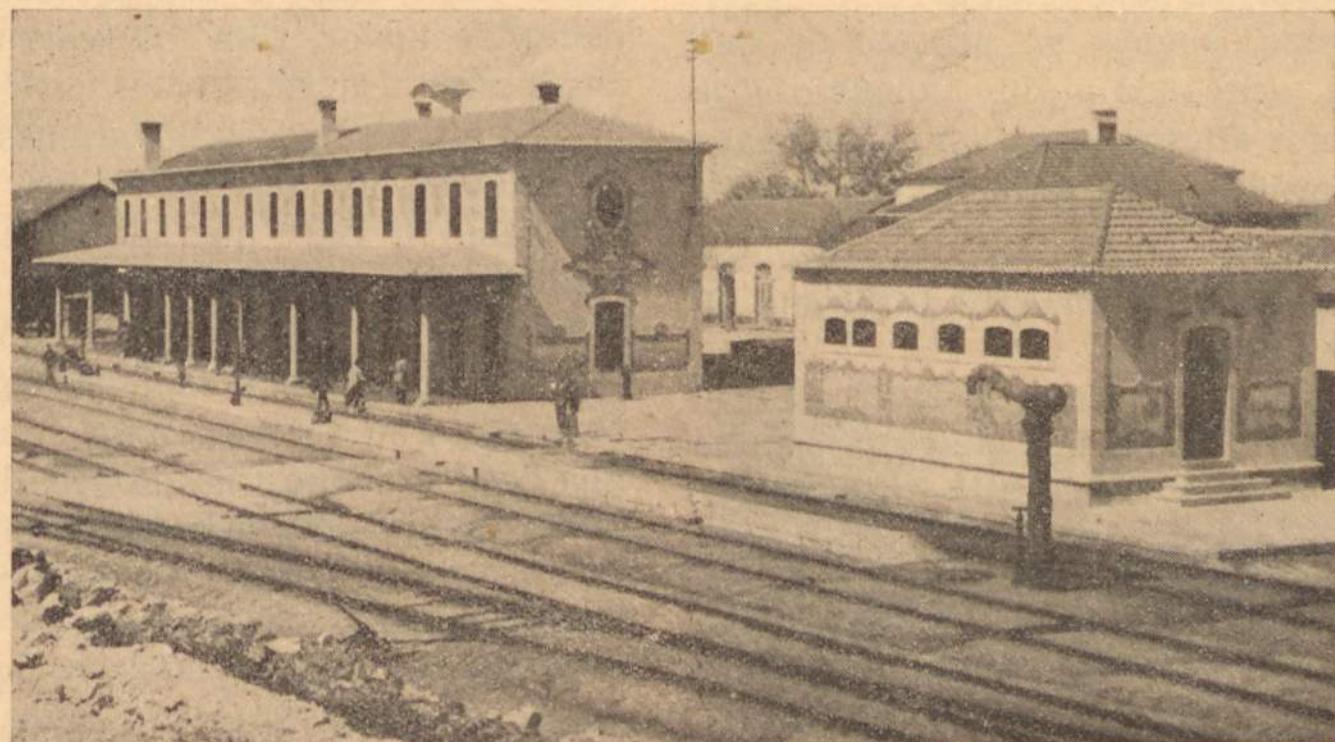
certo que por não ignorarmos que o caminho de ferro matou a mala-posta, admitamos que é possível, talvez mesmo natural, que a camioneta e o avião venham a suplantar o caminho de ferro, estamos no entanto aferrados à convicção de que este ainda por muitos anos será meio de comunicação a não desprezar e, pelo contrário, a ter em consideração sob vários aspectos e para o caso que ora estamos tratando — no turismo — pelo menos no que com a sua antagónica camioneta e possivelmente com o avião se chama a coordenação dos transportes:

Começando pelo princípio, como faria o saudoso Mr. de La Palisse, diremos que a primeira sensação que o turista deverá receber ao entrar no nosso País dada pelas estações de fronteira, não nos pode ser desagradável. Com efeito todos que temos viajado sabemos como essas nossas estações, pelo menos as principais, se apresentam e especialmente

classificar, castiçamente, quanto ao seu *streamlined* recorte, de *bem* e, quanto ao seu inegável conforto, academicamente de *bestiais*, constituindo um combóio de tal material com a sua aerodinâmica locomotiva um conjunto que, sem hesitação, dirão, formidavelmente, *pumba!*

O completamento de tão lisongeiro panorama encontrar-se-hia na possibilidade de ligação de toda a nossa rede, o que está sendo estudado, na electrificação de determinadas linhas, no restabelecimento e possível melhoramento de velocidade e nas freqüências de circulações que já tivemos, e que, forçoso é reconhecer, as circunstâncias que temos atravessado não tem evidentemente permitido que persistissem, sendo no entanto certo que pouco a pouco teem sido melhorados, aumentando-se o número geral de combóios, de rápidos para o Pôrto, restabelecendo-se o Rápido de Madrid etc.

A electrificação, não dizemos já do que se chama



Estação de Vilar Formoso

como contrastam com as que se encontram anteriormente.

E ésta boa impressão que o viajante deve logo receber, mantém-se felizmente, não só porque grande parte das estações de percurso, ou pelo menos as que servem pontos de interesse turístico, se encontram também cuidadas, ou pelo menos com bom aspecto, mas ainda porque também a via se distingue, pela comodidade que proporciona ao rolagamento e ainda porque, quanto ao material circulante, não desconhecem V. Ex.^{as} como há Companhias que timbram no esmero e limpeza com que tanto o de transporte como o de tracção se apresentam. Não ignoram V. Ex.^{as} também que, mercê da acção e de facilidades proporcionadas pelo Governo, circulam hoje no País, magníficas carruagens, de tipo americano, que certos indígenas do nosso conhecimento, *swings*, *clippers* e *vitaminas*, estamos convencidos, não se escusarão de

a grande linha que necessariamente se liga com um problema de ordem mais geral, mas de determinados ramais suburbanos dos centros mais importantes, independentemente dos benefícios que de um modo geral traria para o público, melhoraria as circulações sob o ponto de vista turístico grandemente; sendo inútil fazer-vos perder tempo a ouvir as vantagens, de todos conhecidas, de tal sistema, apenas lembraremos as que proviriam da supressão do flagelo do fumo no tunel do Rocio e as facilidades que permitiria para a linha de Sintra, etc.

Mas, a eléctrificação, por muito boa vontade que as Empresas tenham de a executar, não podemos deixar de reconhecer que é uma transformação de elevadíssimo custo. Em tempos idos a eléctrificação do Midi custou à volta de 1 milhão de francos por Km. e em 1937 a eléctrificação da linha de Paris a Le Mans custou à roda de 4 milhões, com o desdobramento da linha, é certo. Uma solução intermédia

é que muitos bons resultados tem dado sob os pontos de vista considerados e ainda sob outros que não cabe aqui explanar está, como V. Ex.^{as} conhecem, no emprêgo das automotoras que, sob o ponto de vista turístico, são dos veículos mais interessantes, mas de que fômos no entanto o último País a fazer uso.

Felizmente, não há muito tivemos conhecimento de que além das em uso, já há algum tempo, em determinada linha do Norte, outras estavam em experiência, ou mesmo já em serviço, é certo que sem intuitos turísticos.

Folgamos em registar o facto, que nos mostra, ainda que tardivamente, que veio a ser pôsto de parte o critério de certo alto funcionário ferroviário, a quem tendo em determinada ocasião sido oferecida a possibilidade de facilidades financeiras pelo Estado para a aquisição de tais carruagens, ouvimos com pasmo nosso e de outros colegas, deixar caír de toda a sua altura a afirmação de que lhe não interessavam tais veículos!

Excepcionalmente, apenas no aspecto de que ora nos estamos ocupando — das comunicações ferroviárias — se nos afigura qualquer cousa haver que destôa na harmonia do conjunto que temos vindo mostrando.

Essa excepção existe na estação principal do nosso País — a do Rocio.

Não pretendemos referir-nos a defeitos de nascença, como o comprimento das plataformas, que para certas composições nos levam até ao tunel, nem a êste fumarento anexo da estação; tão pouco aludiremos aos encontrões dos que chegam e dos que partem, nem ao embate, nem sempre evitável, dos veículos de bagagens, etc.

Tudo isso são conseqüências do acanhamento da própria Gare, e da sua falta de condições técnicas de exploração para o conjunto de serviço das grandes linhas e das sub-urbanas, mas com a qual, no entanto, o lisboeta, não se distinguindo do provinciano, que só admite as estações do caminho de ferro no centro da sua vila, ficou radiante e não lhe falem em estações na periferia da cidade!

É claro que, como era de prevêr, o Pôrto, logo que poude, fez a estação de S. Bento com a mesma série de inconvenientes, seguidas ambas as cidades mais tarde por Coimbra, e todos ficam horrorizados quando se pensa em estações que não sejam no Rocio ou na Praça Nova!

Não é aos inconvenientes apontados que nos desejamos referir. Mais simplesmente, queremos tão somente aludir a um facto, sem ligações técnicas, de longe ou de perto e apenas dentro do espírito desta palestra.

Tal é unicamente a impressão que quem chega ou quem parte, utilizando a nossa testa das linhas férreas na capital, estação principal para o nosso turismo, recebe dos seus dois halls.

O inferior, procedido de uma aparatoso e incongruente fachada manuelina n'uma estação de Caminhos de Ferro, aberto propriamente sobre a a cidade, não permite, evidentemente, grandiosidades pelas suas dimensões e atravancamento de instalações, no entanto, é francamente pobre em demasia para o local, para a função, e para a frontaria!

Mas o superior, com as suas asnas de ferro à vista e o seu telhado de duas águas sem disfarce, recebendo luz de clarabóias de cavalaria, aquele por onde se entra em Lisboa, é puramente em todo o seu aspecto, apenas um barracão de mercadorias vergonhoso para a Capital de Portugal!

Em ambos, pormenores como as bilheteiras, estilo casa de jantar Henrique qualquer cousa, os vários quiosques e o horroroso lambris de azulejo com um encanastrado semelhando verde caniçado completam a infelicidade, digamos, do conjunto.

Estamos certos que a C. P., que se empenha em melhorar os seus serviços e que tem artistas de tanto valor entre o seu pessoal, não teria dificuldades de maior, nem lhe acarretaria grandes despesas modificar estes maus aspectos.

Um mérito apenas poderemos achar. É agora o arqueólogo, um dos chamados, do *culto do osso*, que fala. V. Ex.^{as} que não conhecem, ou não se lembram já, da antiga estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste no Terreiro do Paço, da Central Telégrafo Postal da Rua do Arsenal, do barracão que serviu longos anos de estação da linha de Cascais no Caes Sodré, do mercado da Rua 24 Julho etc. etc., encontram, felizmente ainda, no hall superior da estação do Rocio um exemplar cuidadosamente conservado na sua perfeita traça e na pureza das suas linhas arquitecturais do tal estilo *provisório* que o camartelo do Progresso tem feito desaparecer, que sucedendo ao pombalino, tão largamente se generalisou entre nós nos fins do século passado e comêço dêste.

Poderíamos apresentar exemplos de muitas estações em diversas capitais, limitamo-nos, para comparação, às de duas cidades que não são Capitais, Milão e Leipzig.

V. Ex.^{as} apreciarão o contraste nas fotografias que adeante seguem e estamos certos de que, como nós, pedirão à C. P. que o modifique.

* * *

Resta-nos finalmente, para terminar o tema que nos propuzemos, tratar das comunicações por via ordinária.

O transatlântico, o caminho de ferro e o avião, são evidentemente os meios de transporte ou para as grandes massas, ou para as extremadas velocidades e necessariamente, para alguns casos, o primeiro e o último, os únicos que determinadas condições geográficas permitem, mas não é menos certo também que o pormenor turístico, sempre



Estação do Caminho de Ferro em Milão — Vista geral

na pequena distância, e bastantes vezes mesmo na grande, encontra a sua fórmula de maior conveniência na viação por estrada.

E nestas palavras — viação por estrada — englobamos o que vai desde o «pedibus calcantibus» ou da bicicleta do esgrouviado e sobrecarregado, *globe trotter* ou campista, ao sedentarismo muscular do anafado volframista no mais *up-to-date* Rolls-Royce ou Lincoln, e ao promiscuoso auto-car dos inúmeros Grupos-Excursionistas de nomes mais ou menos estapafúrdios.

Mas, foi sempre preciso distinguir entre o pedestrianismo, o ciclismo, ou o automobilismo e a Ginkana.

E se para esta pode ser uma interessante «trou-vaille», ter oportunidade de mostrar a sua destreza em escapar de partir alguns dos vários elementos do canastro ósseo, ter o prazer de dar o braço à sua máquina para um belo *footing*, ou substituir 4 pneus e 4 molas por quilómetro, tais surpresas são no entanto desconcertantes para os que, não procurando brilhar em tão acrobáticas provas, apenas se propõem fazer o mais cómodamente possível o seu *touring*.

Sem êstes intuições é certo, desde as providências de 1849 do Conde de Tomar, dos encargos da Companhia das Obras Públicas de Portugal, às Reformas de 1852, 67, 87, 89, etc., que se procurou substituir os antigos caminhos, ainda medievais ou mesmo mais antigos alguns, por uma rede de viação ordinária em condições.

Infelizmente, como V. Ex.^{as} não ignoram, substituídos os chamados caminhos velhos pelas estradas, a pavimentação destas chegou a tal ponto que mais valia voltar àqueles, ou transitar pelas propriedades marginais.

Em 1920, porém, a ideia de turismo aparece pela primeira vez oficialmente, na estrada, com a criação da «Administração Geral de Estradas e Turismo» mas, não tendo esta senão em 1926, podido começar a modificar o lamentável estado a que a nossa rede tinha chegado, em 1927 a criação da Junta Autó-

noma veio finalmente permitir o impulso que, desde então, a construção, a grande reparação e a conservação das estradas, tem merecido.

A nossa rede de Estradas com os seus 24.500 quilómetros de extensão, não só pela sua pavimentação, como pela sua sinalização e pelas precauções de que está dotada, coloca-nos hoje na possibilidade de, por ela se poder fazer turismo como nas redes análogas estrangeiras.

A extensão indicada, corresponde a uma densidade de 300^m por Km.², excedendo assim em 50 % a relação análoga do País vizinho e nela se encon-



Hall da Estação de Milão

tram 5.000 Km., de revestimento betuminoso e 700 de pavimentação a paralelipípedos e betão.

Sob o ponto de vista que estamos focando, fizemos já notar que as entradas no País por esta



Hall da Estação de Leipzig

forma [de comunicação] se [apresentam como] para as por via férrea de aspecto acolhedor.

Mas, não é como dissemos só a pavimentação que tem merecido um especial cuidado. Não devemos esquecer outras obras que nas estradas se têm levado a efeito e que, se é certo, não têm sido executadas todas especialmente com fins turísticos, sem elas este não se poderia fazer convenientemente com os meios de locomoção hoje em uso. Tais são as rectificações de traçado em perfil e de planta de que se têm feito centenares, isto é em inclinação, em sobrelargura e sobreelevação nas curvas; os desvios para as retirar do interior das povoações de passagem, como igualmente se tem executado em inúmeras estradas e aqui bem perto de Lisboa têm V. Ex.^{as} vários exemplos; as precauções para evitar ou atenuar a importância de desastres, como são a sinalização dos acidentes de

traçado, as defesas fixas em pontos perigosos, o aumento de visibilidade em determinadas passagens de nível pela eliminação de muros e alargamento de taludes, obras executadas já em mais de 20 Passagens, a supressão, em grande quantidade, desse mesmo terrível flagelo como por exemplo em toda a estrada de Lisboa a Cascais, na Amadora, no Fundão, na Trofa, várias na estrada de Lisboa-Pórtugal, etc., num total que já excede mais de 30 antigas passagens de nível; a colocação de telefones em todas as ainda existentes num total de 688 na C. P., de 208 nas linhas do Estado e de 53 nas restantes linhas, obras comparticipadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro em alguns milhares de contos; as determinações para que nos estudos de várias estradas logo de início estas não cruzem de nível as linhas férreas, como se dá em Bombel, em Trofa, em Móra, em Vilar Formoso, na Martin-gança, etc.; a construção de troços de características acentuadamente turísticas, como são os Ramais para a Senhora do Castelo em Vouzela, para o Caramulinho, para o Farol e Sítio da Nazaré, a travessia da Serra da Arrábida, e da Estrada da Estrada, etc., e finalmente as duas obras mais importantes no género, constituídas pela Estrada Marginal de Lisboa-Cascais e pela Auto-Estrada para o Stadium.

Destas duas obras a primeira com os seus 20.400 metros de extensão e 16 metros de largura, em betuminoso, substitue por completo a antiga, tortuosa, e estrangulada estrada que atravessava todas as povoações entre Lisboa e Cascais e o seu custo elevou-se a 52.000 contos. Na segunda, de 8.000 metros de comprimento e 22 metros de largura em betão, construída no tipo das auto-estradas alemãs, com 2 pistas de 7^m5 separadas por um enrelvado de 3 metros, estrada executada com especiais cuidados técnicos, dispenderam-se perto de 30.000 contos em números redondos. Nesta última avulta como V. Ex.^{as} sabem a magestosa obra que ficará marcando uma época — o Viaduto do Vale de Alcântara — obra que, como outras, honra a Engenharia Portuguesa com os seus 1500^m de extensão,



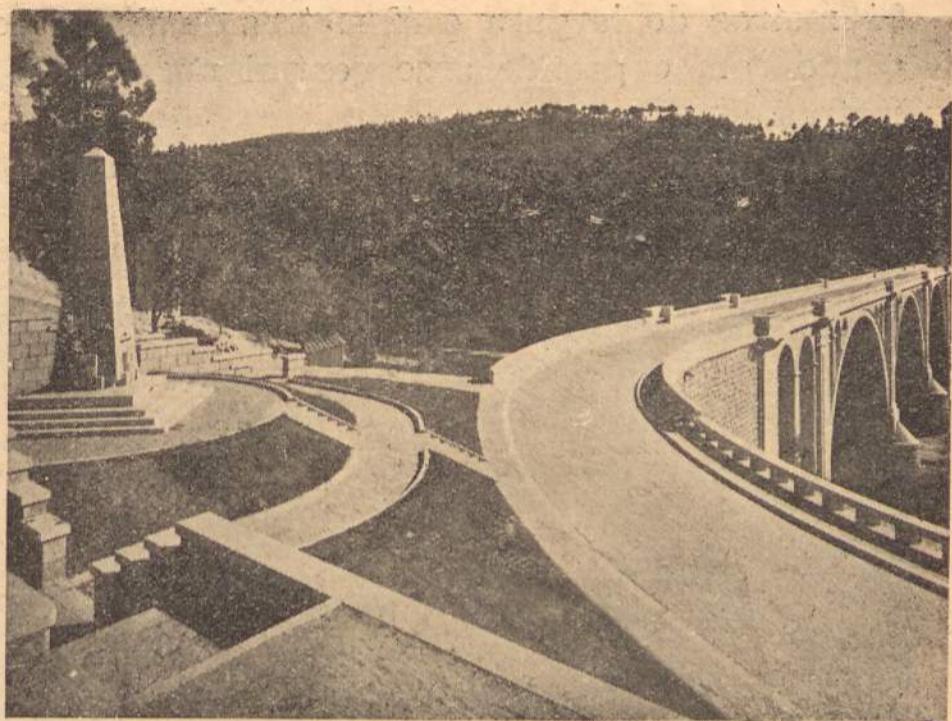
Entrada da Estação do Rossio



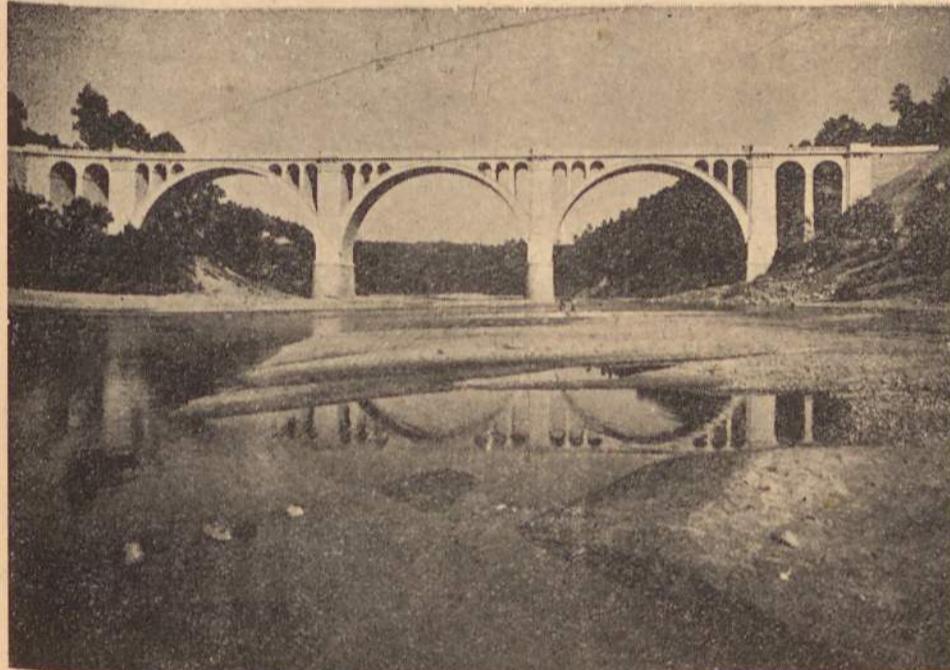
Hall superior da Estação do Rossio



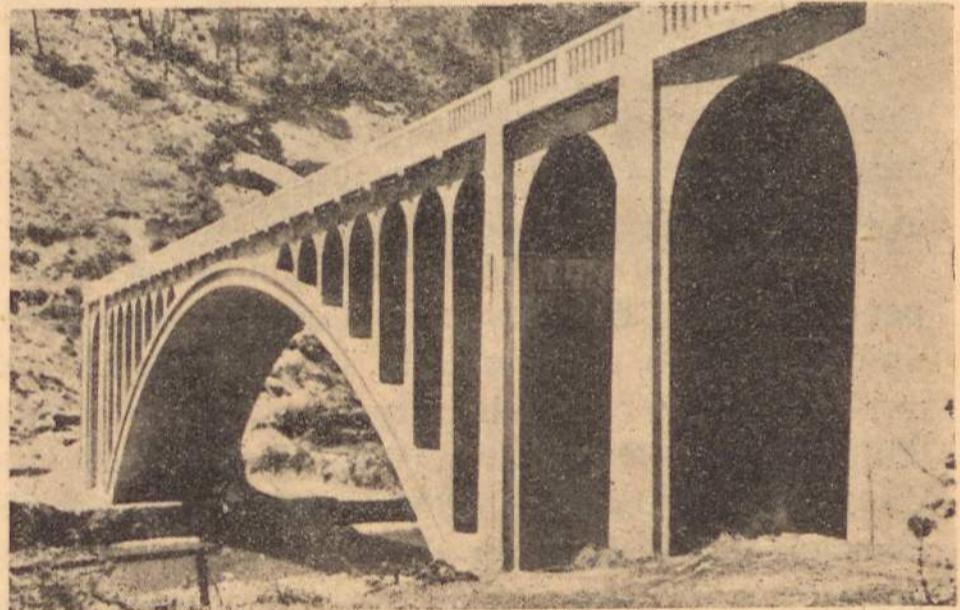
Ponte do Tua



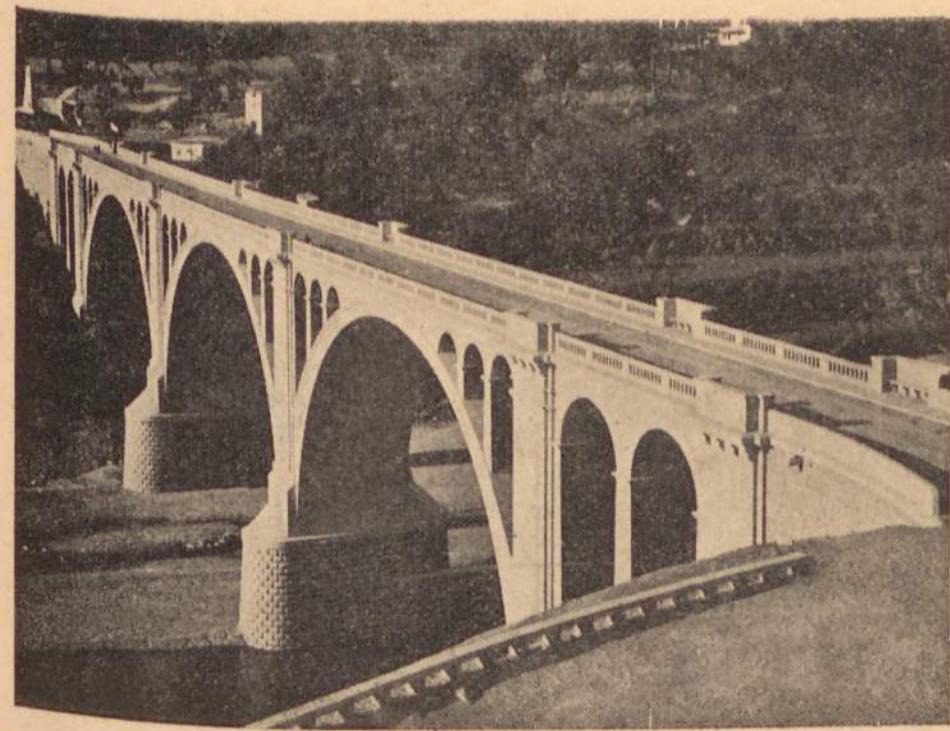
Ponte Eng.º Duarte Pacheco



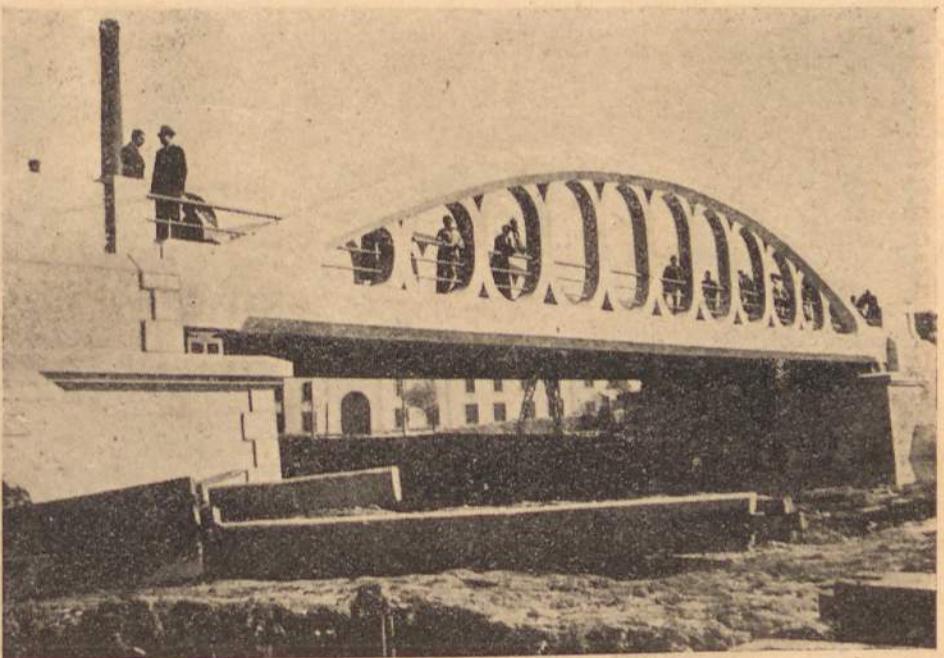
Ponte Eng.º Duarte Pacheco



Ponte Dr. Oliveira Salazar



Ponte Eng.º Duarte Pacheco



Ponte de Sacavém

24 metros de largura e 42 metros de altura, vencendo com o grande arco central um vão de 92 metros.

E, aproveitando a oportunidade para nos refe-

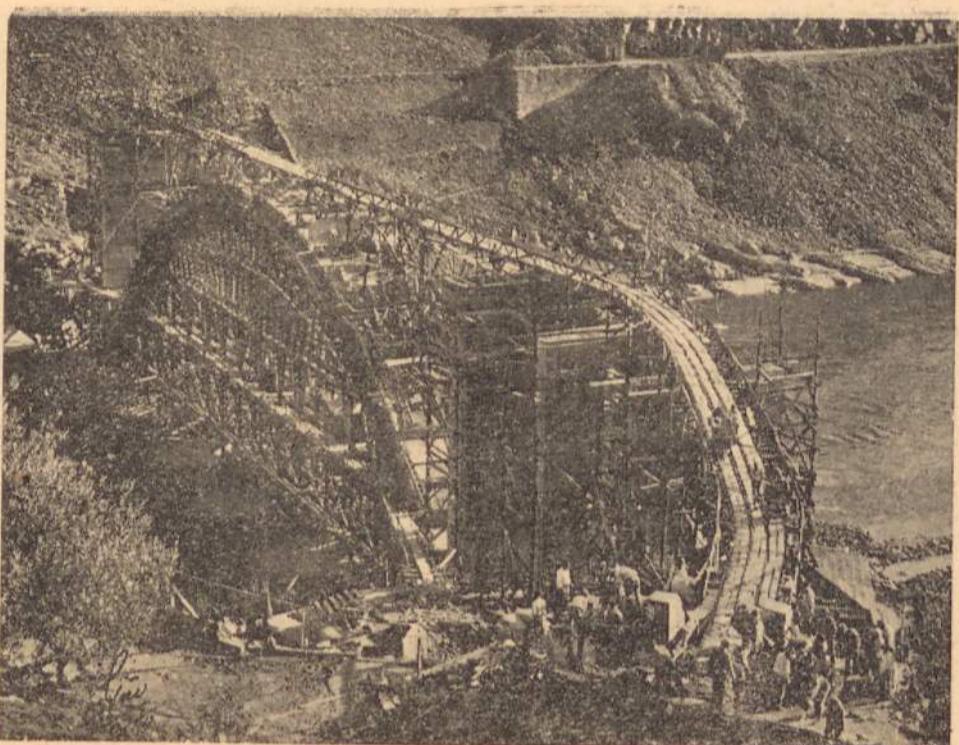


Ponte de Odeseixe

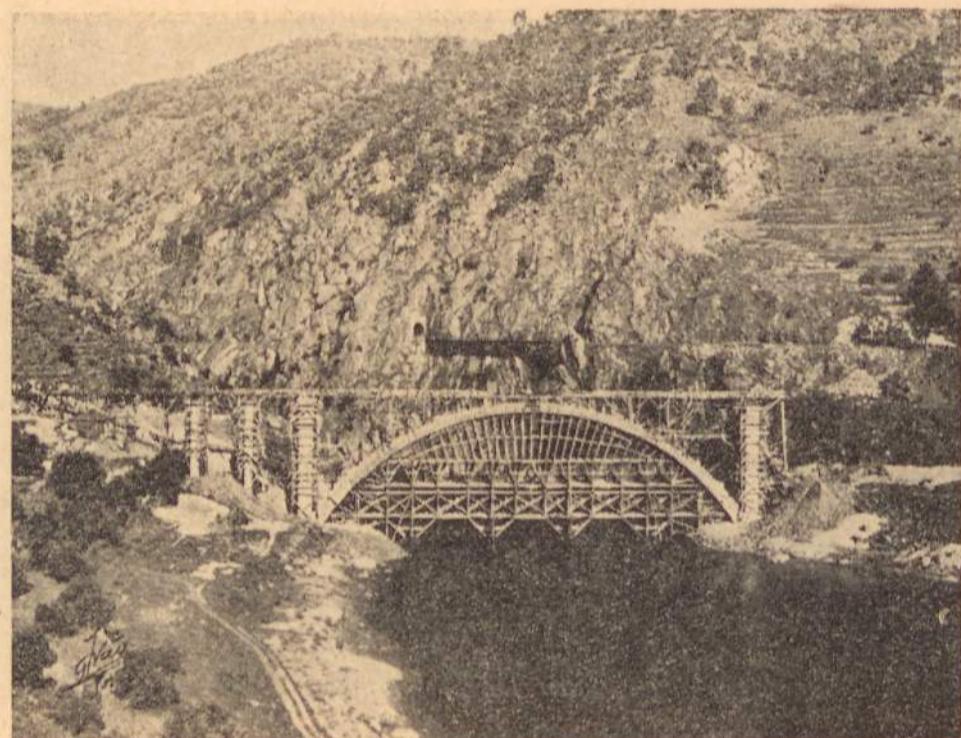
rimos a esta obra, não deixaremos também de aludir a outras da mesma natureza ultimamente construídas e notáveis também, como são as Pontes de Odeseixe, do Tua, de Entre-os-Rios (ponte Duarte Pacheco) sobre o Dão (ponte Dr. Oliveira Salazar), etc., que além da sua importante função própria são interessantíssimas obras de arte.

Se bem que não ignoremos que as verbas dispensadas nas Estradas não têm por finalidade única o turismo, é, no entanto, interessante não deixar de notar, para terminar, que começando a Junta Autónoma de Estradas em 1927 com o orçamento de 16.000 contos, posteriormente, a importância consignada às despêses de tal organismo foram elevadas a 100.000 contos durante 10 anos prefazendo as somas invertidas em tal género de meios de comunicação, desde então, uma verba que se cifra em mais de 1:200.000 contos!

Do que se tem feito em Estradas, dão-vos ideia as fotografias que abaixo apresentamos e nas páginas seguintes.



Ponte do Tua



Ponte do Tua

Ao findarmos a longa digressão que vos fizemos empreender através das «Comunicações», jus-



Ramal do Picoto à Estação de Esmoriz
(Antes da reparação)



Ramal do Picoto à Estação de Esmoriz
(Depois da reparação)



Ramal do Rio Judeu a Sesimbra (Antes da reparação)



Ramal do Rio Judeu a Sesimbra (Depois da reparação)

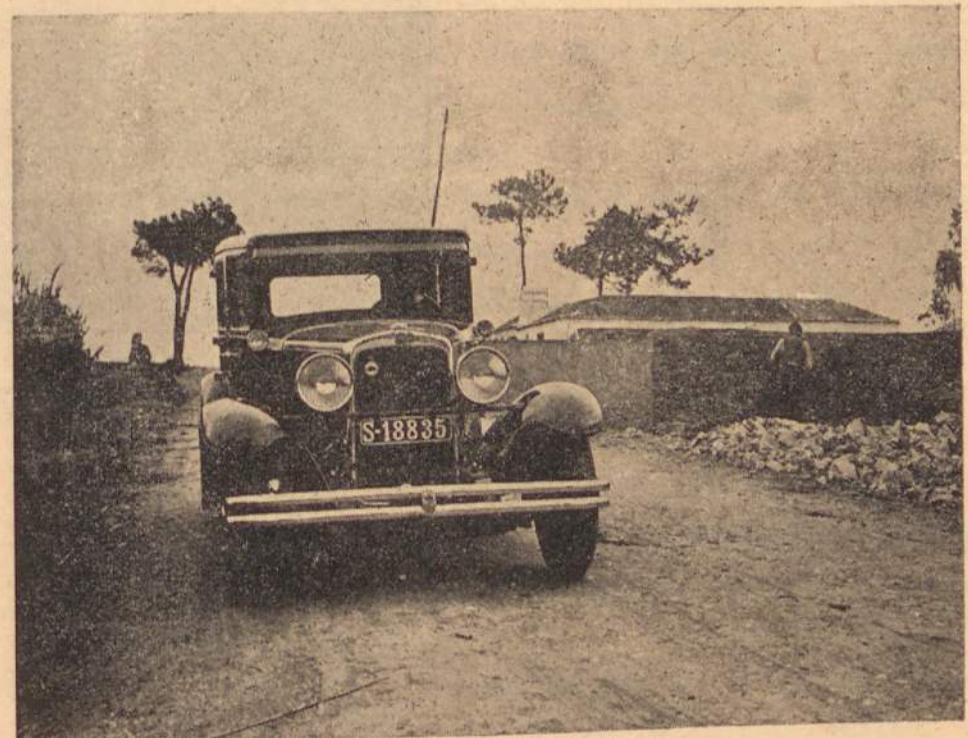
tificar-se-á plenamente, concordamos, que V. Ex.^{as} com o deferente meio sorriso das pessoas bem educadas, forçadas a ouvir por largo tempo um impenitente massador, digam de si para si:

«Mas afinal esta palestra não passou de um plagiato e por sinal bem mal feito, de trechos de Relatórios de Serviços do Ministério das Obras Públicas!»

Realmente, terão V. Ex.^{as} razão e se na forma tal proveio, (pezar temos em confessá-lo), da nossa incapacidade para vos apresentar original interessante, do que V. Ex.^{as}, aliás já estavam prevenidas desde o começo, não deixa de ser certo também, como igualmente já era do conhecimento de V. Ex.^{as} que na essência, estando o assunto inteiramente, ou até certo grau, na dependência de tal Ministério, apenas portanto com engenho e arte



Estrada da Lourinhã ao Bombarral (Antes da reparação)



Estrada da Lourinhã ao Bombarral (Depois da reparação)

que nos faltam, teriam podido ser revestidas, as descrições feitas, de forma mais atraente.

A conclusão a que V. Ex.^{as} podem chegar, é realmente a que indicámos, mas a impressão com que desejamos e estamos certo que V. Ex.^{as}, deixarão esta sala, e tal nos satisfará, não poderá também deixar de ser a de que confirmando o expôsto no artigo do *Diário de Notícias* que serviu de tema a esta palestra, e a sua finalidade nos encontramos efectivamente apetrechados para o turismo, sob o ponto de vista que nos propuzemos tratar, senão com grandiosidades escusadas, que se não coadunariam com as proporções que não devemos nem temos necessidade de ultrapassar, no entanto por forma que não nos pode diminuir no conceito dos que nos visitam, aspectos únicos que nesta palestra pretendíamos focar, como parcela do muito que entre nós se tem executado.

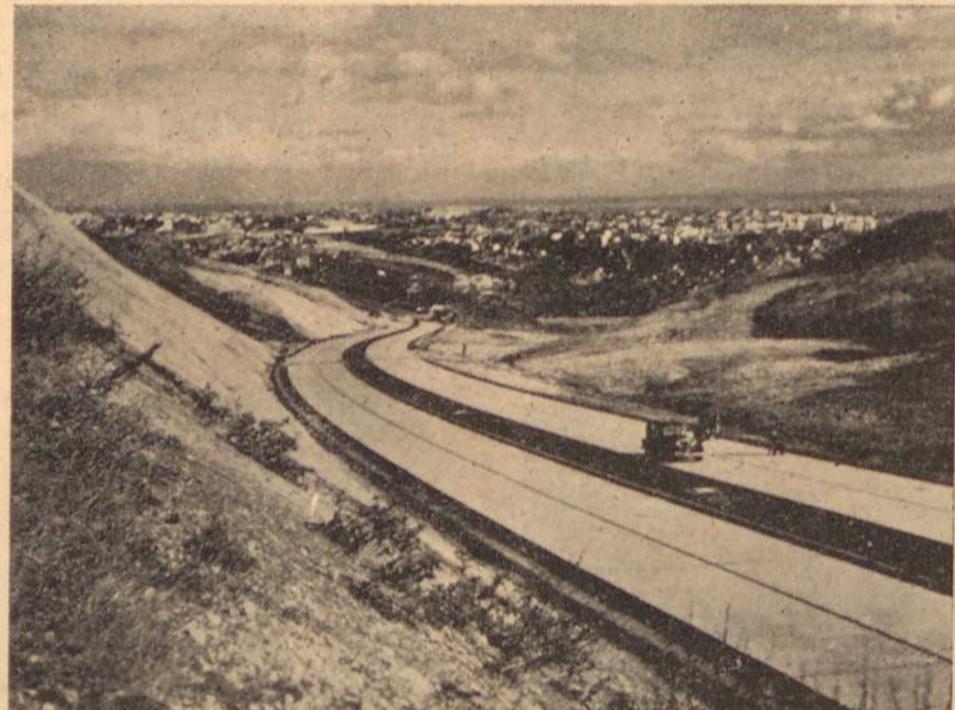
* * *

Como V. Ex.^{as} teriam notado, introduzimos em várias das nossas descrições referências às importâncias invertidas nas diversas obras de finalidade turística em matéria de comunicações que fômos enumerando.

Propositalmente o fizemos, porque, se é absolutamente certo que todas as obras levadas a efeito se devem ao superior critério que orientando e impulsionando a série de trabalhos a que sumariamente aludimos, permitiu exteriorizar, por mais uma forma, o que lá fôra se denomina *O caso português*, não é menos certo e de menos justiça bem acentuar também, que fôssem quais fôssem essas qualidades, e que fôssem quais fôssem os projectos e desejos que houvesse, as realizações levadas em conjunto a efeito, só o puderam ser, mercê da situação do Tesouro, que a política financeira do ilustre Chefe do Governo estabeleceu em Portugal, que permitiu consagrar a tais obras disponibilidades que se não totalisam em milhares, mas em milhões de escudos.

* * *

E terminando como começámos, poremos ponto nas nossas palavras, fazendo votos porque permita Deus, que tréguas ao mal, descendo finalmente sobre a humanidade, permitam que frutifique a obra de Paz, de Ordem e de Progresso que se tem vindo realizando entre nós e de que os trabalhos enumerados são eloquentes testemunhas.



Auto-Estrada

MOÇAMBIQUE

As comunicações no território do Niassa

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

(3) decreto de 9 de Março de 1893, referendado por João António de Brissac das Neves Ferreira, que aprovava os Estatutos da Companhia do Niassa, dizia, no seu art. 3.^º, que os fins da Companhia eram os preceituados nos Decretos de 26 de Setembro e 13 de Novembro de 1891.

O decreto de 26 de Setembro estipulava no seu art. 19.^º:

Art. 19.^º — A Companhia obriga-se a construir e a explorar durante o prazo da Concessão, sem subvenção nem garantia alguma do Estado, um caminho de ferro com rails de aço de peso mínimo de 20 quilos por metro corrente, que ligue um dos portos da Costa com a margem oriental do lago Niassa, devendo a construção estar terminada no prazo de 7 anos a partir da data da aprovação dos estudos pelo Goyerno.

O decreto de 13 de Novembro modificou esta cláusula, dispensando a Companhia do construção imediata do caminho de ferro, mas impunha-lhe a obrigação de construir, imediatamente, uma linha, sistema Decauville, que mais tarde seria substituída pela linha definitiva, conforme o estabelecido.

Dizia assim o art. 3.^º do mencionado decreto:

Art. 3.^º — A Companhia procederá imediatamente, depois de constituída e de aprovados pelo Goyerno os respectivos estudos, à construção de um caminho de ferro do sistema Decauville, ou outro de via reduzida, que ligue um dos portos da costa com a margem oriental do lago Niassa.

A Companhia é obrigada a construir a linha férrea a que se refere o art. 19.^º, quando se verifique que aquela é insuficiente para as necessidades da exploração e do comércio do território concedido.

Ora a Companhia nunca deu cumprimento a estas cláusulas da sua concessão; e essa falta deve ter contribuido para a anulação dos direitos magestáticos que, pelos diplomas acima referidos, lhe haviam sido outorgados.

O decreto que anulou a Concessão tem o n.^º 16.757 e é datado de 20 de Abril de 1929. O diploma não contém qualquer relatório justificativo da resolução tomada.

Justo é, porém, dizer que a Companhia tentou dar execução a estas cláusulas. Em 16 de Setembro de 1893 contratou com a firma George Hume, Limited, a construção do caminho de ferro. E tal contrato foi feito muito a tempo, porquanto, como ela afirma no seu Relatório, datado de Outubro de 1928, a posse do território sómente lhe foi conferida em 27 de Outubro de 1894, ou seja um ano mais tarde.

A Companhia pretende justificar neste Relatório a falta do cumprimento das referidas cláusulas; mas, para nós, o que interessa conhecer é que o caminho de ferro se não construiu. E que essa construção não era coisa fácil, prova-o o facto de o Estado estar de posse dos territórios há 15 anos e nem sequer ainda ter mandado prosseguir com os estudos indispensáveis.

Na vigência da Companhia ainda se fizeram alguns estudos, que foram realizados por uma Missão técnica dirigida pelo Engenheiro Mr. Cunningham, de Agosto de 1920 a Maio de 1921. O relatório acima citado dá algumas informações acerca do projecto apresentado ao Goyerno. As condições técnicas eram excelentes: basta dizer que o raio mínimo das curvas era de 150 metros e a rampa máxima de 12,5 milímetros. O trôço estudado media 202 quilómetros.

O projecto foi submetido à aprovação do Goyerno em Setembro de 1928, segundo refere a Companhia.

O pôrto de Pôrto Amélia

Quem lance um olhar sobre a carta da Colónia de Moçambique, nota logo que a baía de Pemba, à entrada da qual está construída a cidade de Pôrto Amélia, é uma baía espaçosíssima. E quem alguma vez a visitou pode afirmar que é uma das mais formosas, se não a mais formosa de toda a costa oriental de África. E nota também que está ainda por aproveitar.

Partem já caminhos de ferro de Lourenço Marques, de Inhambane, da Beira, de Quelimane e de Moçambique, e por isso se nota a falta de uma linha de penetração a partir de Pôrto Amélia.

Referindo-se à grandiosidade da baía, diz o Roteiro da Union Castle, o seguinte:

«is one of the most spacious harbours in the World».

A sua planta é como que uma formidável concha com uma profundidade de cerca de 15 quilómetros, medindo a entrada perto de 2 quilómetros de largura. Dizem que é comparável, em profundidade e em posição, às belas baías de Sidney e do Rio de Janeiro.

Nela caberiam todas as esquadras do mundo.

A cidade está construída logo à entrada da baía, do lado esquerdo, em encosta de declive suave. Tem uma pequena ponte de cabotagem, mas os grandes navios podem fundear a menos de 300 metros dela.

A população da cidade é já relativamente importante. O clima é considerado razoável. A temperatura média anual oscila entre 15° e 25°. As variações diurnas são pequenas. A Junta Local tem-se ocupado ultimamente de melhorar as condições materiais da cidade, para o que contraiu um empréstimo, destinado à instalação da luz eléctrica e ao abastecimento de águas, de que existe já um projecto elaborado pelas Obras Públicas da Colónia.

O pôrto domina uma vasta área geográfica.

Se o caminho de ferro tivesse sido construído logo após a constituição da Companhia, é de presumir que grande parte do território da Rhodésia Norte, que fica a oeste do lago Niassa, fosse servida por ele. Hoje, que o caminho de ferro do Niassaland inglês chegou já às margens do lago, essa possibilidade desapareceu. Mas o território nacional é suficientemente vasto para dar tráfego ao caminho de ferro, quando atinja razoável desenvolvimento. As condições do território bem podem comparar-se às daquele que é atravessado pelo caminho de ferro de Benguela em extensão e em valor agrícola.

Actuais vias de comunicação

A verdade, porém, é que o território tem tido um fraco desenvolvimento.

A Companhia, havia tomado, pelo seu estatuto, o compromisso de instalar dentro da vasta área que havia sido confiada ao seu governo até mil famílias nos primeiros 5 anos da sua administração. Supomos que não chegou a instalar uma só! E a justificação que ela deu no Relatório já referido, foi que o Governo se comprometera a remeter essas famílias para a Colónia e nunca o fez. Ora, desde que não há colonização, não há actividades, não há progresso, não há nada.

A área dos terrenos sob a administração da Companhia eleva-se a 189.000 quilómetros quadrados, ou seja mais de duas vezes a área do Portugal Continental, e a população indígena recenseada não atingia 300.000 almas.

A densidade da população por quilómetro quadrado não ia além de 1,5.

Em matéria de comunicações terrestres a Companhia disse ter construído uma estrada de Mandimba ao Lago numa extensão de 350 quilómetros; outra de Mandimba a Maracotera com 120 quilómetros; outra ligando a Mandimba com o Niassaland inglês, com 100 quilómetros; outra finalmente ligando o Conselho de Montepuez com Pôrto Amélia, numa extensão de 400 quilómetros.

Ao todo, a Companhia deve ter construído cerca de 1.600 quilómetros, na sua maior parte simples estradas carreteiras, impróprias para circulação de automóveis.

Hoje a rede é muito mais extensa e presta-se toda ela à tração mecânica.

A estrada de primeiro classe, n.º 51, que liga todas as povoações do litoral e que vai do rio Lurio limite sul do território, até Namaca, nas margens do Rovuma, mede 470 quilómetros. E a sua ligação com o distrito de Moçambique (estrada n.º 41), e que passa por Chiure, mede 127 quilómetros.

A estrada que liga Pôrto Amélia ao lago Niassa, classificada em 2.ª classe (estrada n.º 52) mede cerca de 850 quilómetros. É ela que liga os principais pontos dos antigos distritos do Niassa e do Cabo Delgado: Ancuebe, Montepuez, Nungo, Maúia, Lifunde, Vila Cabral e Lipuche, nas margens do lago Niassa.

A estrada de 1.ª classe que liga Vila Cabral à testa do caminho de ferro de Moçambique mede 150 quilómetros até Mandimba que fica situada junto à fronteira do Niassaland e mais 182 quilómetros até ao rio Lurio, passando por Cuamba.

Além destas, muitas outras estradas ligam as sedes das Circunscrições aos seus postos administrativos e ainda a outras pequenas povoações.

A extensão total da rede de estradas no distrito de Pôrto Amélia é de 2.197. E em todo o território da antiga Administração vai além de 3.500.

A população branca em todo o território era insignificante na vigência do Governo da Com-

panhia. O número de europeus ou descendentes de europeus não ia além de algumas, poucas centenas, na sua maioria funcionários da própria Companhia. E entre os europeus havia bastantes ingleses e alemães.

A população europeia concentra-se em Pôrto Amélia e sobretudo no Ibo, terra de muito antigas tradições.

Na região do Lago, não obstante a excelência do clima, havia, se tanto, uma dúzia de europeus. Hoje a população é muito mais numerosa.

O recenseamento de 1940, dá para o distrito de Pôrto Amélia 434.000 indígenas, aos quais há a juntar cerca de 200.000 da região de Lago, se se quere comparar com a população recenseada pela Companhia e que não chegava a 300.000 almas.

O número de europeus em todo o território deve andar à volta de 700 e, certamente, em número superior o dos mestiços. As outras raças já civilizadas serão representadas por 300 a 400 almas.

O futuro da Vila Cabral

Vila Cabral é hoje o centro das actividades da região do Lago. As unidades militares, ali aquarteladas dão-lhe uma certa vida. A região presta-se muito à colonização europeia: constitue um vasto planalto, corrido, cujas cotas andam à volta de 2.000 metros.

Vila Cabral é a sede da circunscrição de Metonha e é de facto a capital da vasta região planáltica que se estende para leste do lago.

Bem merece por isso ser acarinhada.

A população da circunscrição anda por 80 europeus, 82 mestiços e 60.000 indígenas. Existe uma escola oficial e uma Missão Católica com escolas masculina e feminina. É de notar que por falta de missionários portugueses, a Missão está entregue a missionários estrangeiros, embora subordinados ao Estatuto Missionário e perfeitamente integrados na hierarquia religiosa da Colónia. O superior da missão é actualmente o sr. P.º Pietro Calandri.

A região tem grandes possibilidades agrícolas e para criação de gados. Produz arroz, feijão, milho, mapira, algodão, oleaginosas, borracha, tabaco e muitos outros produtos.

As possibilidades mineiras não foram ainda convenientemente exploradas. Tem sido sugerida a criação de uma brigada geofísica para fazer a sua prospecção.

Vila Cabral está a 40 quilómetros do lago Niassa e essa vizinhança da-lhe facilidades de comunicação com o caminho de ferro do Niassaland, hoje ligado ao pôrto da Beira pelo Transzambeziano.

A ligação da Vila Cabral com a testa do caminho de ferro de Moçambique também está assegurada, e por forma regular e conveniente,

pelas carreiras de camionagem que o caminho de ferro de Moçambique explora.

Mas a importância da Vila Cabral subirá de ponto quando uma bem delineada e bem construída estrada a ligue à colónia de Tanganica.

Uma estrada internacional de largo futuro

As colónias inglesas do oriente de África mantêm estreitas relações com as colónias do centro e do sul. Além de que mesmo só com objectivo turístico os ingleses apreciam as longas viagens através da África em automóvel.

Ora, quando se conclua, de acordo com a colónia de Tanganica, a estrada de Vila Cabral ao Rovuma, a ligar com a rede de viação ordinária desta colónia, consegue-se uma via de comunicação internacional que liga Salisbury e Blantyre com Linde, Kilwa e Dar-es-Salam.

E como a colónia de Tanganica está já ligada às colónias do norte por magníficas estradas, consegue-se assim criar uma nova via internacional ligando o Cabo ao Cairo pelo oriente de África, via em nosso critério mais interessante do que a existente e que vai pelo interior do continente, por estar muito mais desenvolvido e ocupado o litoral onde ainda se concentra a população europeia que o povôa.

Como principais centros dessa nova artéria internacional teríamos Cabo, Johannesburg, Pretória, Bulawayo, Salisbury, Tete, Blantyre, Vila Cabral, Dar-es-Salan, Mombaça, Nairobi, Sennar, Kartun, Cairo.

Nova materialização do sonho de Cecil Rhodes acomodada às condições actuais.

Mas esta solução exige da nossa parte ainda uma outra importante obra: uma ponte sobre o Zambeze a montante e próximo de Tete. As margens apertadas do rio oferecem magníficas condições para a construção de uma tal obra de arte.

Toda a região da Colónia, que fica para o norte do rio Lurio e que, durante 40 anos, esteve entregue à administração da extinta Companhia do Niassa, está ainda por explorar.

Tem grandes possibilidades agrícolas: presta-se à criação de gados, a maior riqueza dos indígenas, e parece ter também possibilidades mineiras. É preciso estudá-la. E estuda-se fazendo-a percorrer, demoradamente, por brigadas mixtas compostas de engenheiros, médicos, veterinários, silvicultores, etc.

O estudo geológico e a prospecção mineira está hoje muito facilitada.

A Colónia tem os seus serviços de Geologia devidamente montados e ser-lhe-há fácil constituir uma brigada geofísica que investigue cuidadosamente das possibilidades mineiras do território.

Se a região de Montepuez é rica em florestas como se afirma, justificada estaria a construção do primeiro trôço de caminho de ferro de Pôrto Amélia até ali.

Mas as brigadas preconizadas deverão fazer desde já um reconhecimento sério e minucioso dum caminho que vá até Vila Cabral ou mais para norte, afim de não interferir com o caminho de ferro de Moçambique.

O plano ferroviário de 1918 dava-lhe como terminus Metangula, nas margens da lago Niassa, 100 quilómetros a norte da Vila Cabral.

Para já parece-nos de recomendar o seguinte:

1.º A construção do primeiro trôço do caminho de ferro já estudado, com o objectivo de estimular a colonização europeia; tornar possível a exploração das florestas do interior e permitir a valorização dos jazigos carboníferos de Litude que devem ser desde já reconhecidos.

2.º A estrada que vai de Pôrto Amélia a Vila Cabral e às margens do lago Niassa deve passar

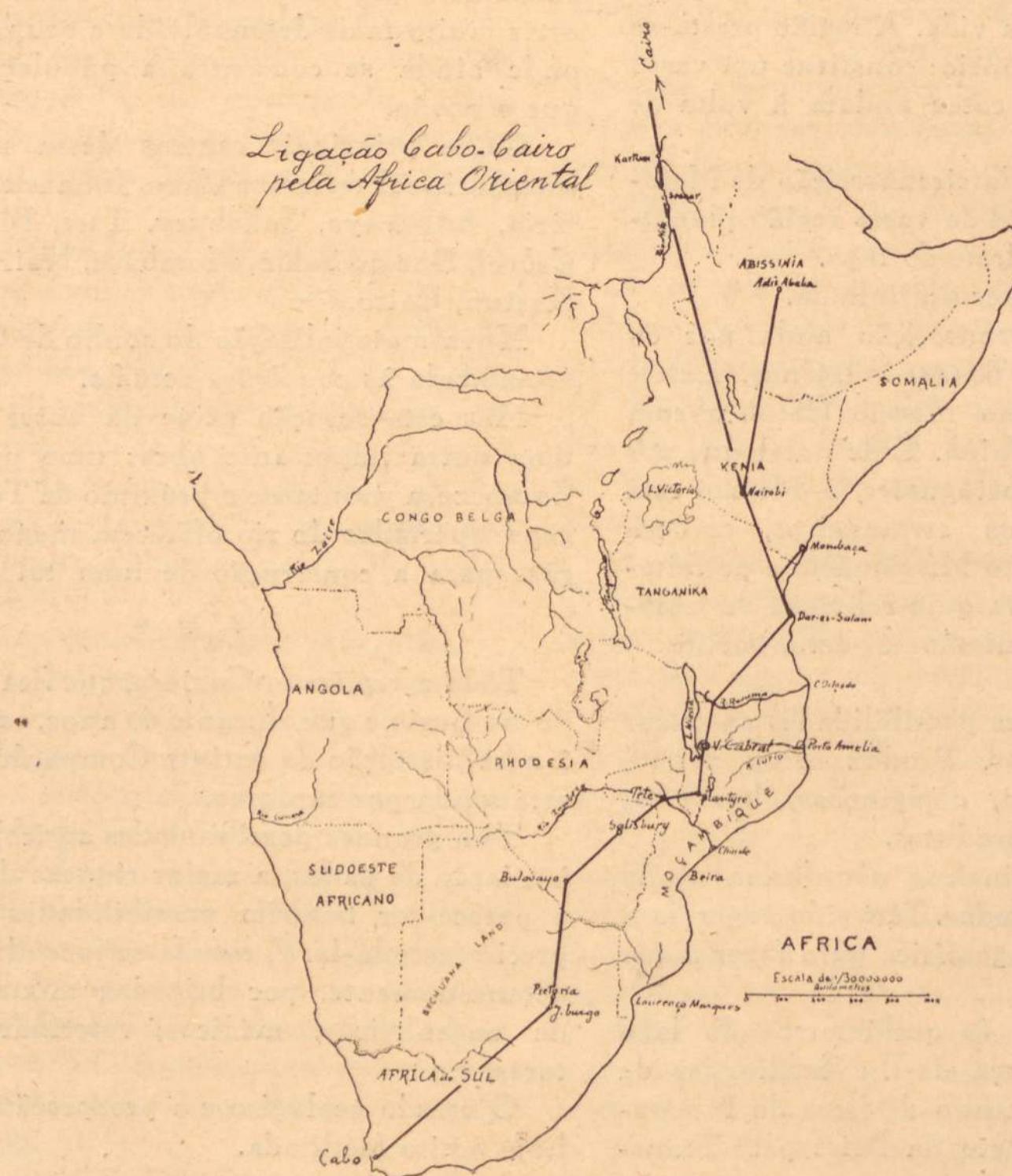
à categoria de 1.ª classe, não só por servir os principais pontos da ocupação do interior, como também por atrair as atenções dos colonos e permitir uma rápida, fácil, e económica drenagem de produtos europeus e indígenas, que se cultivem nas áreas de maiores possibilidades agrícolas.

3.º Deve concluir-se e classificar-se de primeira categoria a estrada que ligue Vila Cabral à rede de estradas da colónia de Tanganica, procedendo-se de acordo e porventura mediante prévia Convenção com as autoridades desta colónia.

Assim ficará assegurada a ligação de Bulawayo, Salisbury e Blantyre com o sul da colónia de Tanganica por Tete e Vila Cabral.

4.º A ponte sôbre o rio Zambeze melhorará e valorisará enormemente esta via de comunicação internacional.

A população indígena deve ser objecto de especiais cuidados. Mal se comprehende que uma região tão rica e tão cheia de possibilidades tenha uma densidade de população tão fraca.



A Cidade de Huambo

Pelo General NORTON DE MATTOS

QUASI não carece êste artigo de palavras que o acompanhem. Tudo nêle se diz. Quando o escrevi ergui um dos melhores capítulos das «Memórias da minha vida».

Apenas desejo transcrever na sua exaltada simplicidade, o diploma que em 8 de Agosto de 1912 redigi:

«Hei por conveniente determinar que nas proximidades do forte de Huambo, sito no planalto de Benguela, seja criada uma povoação que se denominará Cidade de Huambo. As autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento e a execução desta determinação competir assim o tenham entendido e cumpram».

E o milagre fêz-se e, transpondo o futuro, a cidade apareceu desde esta data. Mudavam-lhe o nome. Quando não se podem construir ruas, mudam-se os nomes às existentes.

De «A Província de Angola» transcrevo o seguinte documento, a que êsse jornal chama histórico. Coisas velhas, chamo-lhe eu.

«Aos vinte e um dias do mês de Setembro de mil novecentos e doze, nesta cidade de Huambo e sala da Administração da Circunscrição, onde se encontravam reunidos Sua Excelência o Governador Geral da Província de Angola José Mendes Ribeiro Norton de Matos, Sua Excelência o Governador do Distrito de Benguela Manuel Espregueira Góis Pinto, o presidente e mais vogais da Comissão Municipal de Huambo, grande número de funcionários e residentes da cidade, foi por Sua Excelência o Governador Geral inaugurada a cidade do Huambo criada pela Portaria Provincial de oito de Agosto de mil novecentos e doze. E para constar se lavrou êste auto que depois de lido vai ser assinado por Sua Excelência o Governador Geral, por Sua Excelência o Governador do Distrito, Comissão Municipal e todos os presentes».

Assinam êste documento as seguintes individualidades:

J. M. R. Norton de Matos, Manuel Espregueira Góis Pinto, Artur Ernesto de Castro Soromenho, Alfredo da Silva Alcobia, Joao Antunes Varela,

Amadeu Bettencourt Reys, Eduardo Fusher Novais, Eduardo Robins, J. D. Gregory, Adolfo Pina, Óscar Monteiro Tôrres, Francisco Coelho do Amaral Reis, Luís da Cunha e Almeida, A. J. do Sacramento Monteiro, António Nogueira Mimoso Guerra, M. de Mesquita, Carlos Roma Machado, Carlos Augusto dos Santos Peres, José Nicolau Goulão Júnior, António Pereira Correia, António Teixeira da Cunha, João Nunes de Sousa, Sebastião Eduardo César de Sá, António de Abreu Castelbranco, Laurentino José de Macedo, Eduardo Pereira Cardona, Manuel da Silva Freitas, Virgílio Beirão Fialho, Joaquim Soares de Oliveira, Francisco Xavier Ferreira de Castro, Manuel Carvalho Ribeiro Viana, Luís Gomes Sambo, Alfredo Marques de Carvalho e Abílio Ribeiro Vaz.

Isto tem uma história.

Em 1912, poucos dias antes de partir para Angola, como Governador Geral, disseram-me no Ministério das Colónias que a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela tinha pendente de resolução ministerial um pedido de larga concessão territorial no Huambo, e que se aguardaria para despachar, a minha informação. Em África todas as empresas tinham, naquelas já longínquas épocas, quer tratasse de transportes quer de comércio, a mania de se transformarem em grandes proprietários territoriais.

A' minha chegada a Angola tive conhecimento que ao Huambo tinha sido dado, nunca cheguei a saber por quem, o nome de «Pauling town», isto é, «cidade Pauling». Várias cartas vinham já dirigidas de Inglaterra para «Pauling town», Angola.

Era então Mr. Pauling, ou a sua firma, o empreiteiro da construção do Caminho de ferro.

Dei ordem aos correios da Província para devolverem à procedência tal espécie de correspondência, com a indicação de «destino desconhecido», e pus-me a estudar a fundo o caso de Huambo.

A situação de Huambo nos pobres mapas e cartas de que então dispunha (e pouco melhores são os que hoje existem) era indicada pela existência de um pequeno forte, onde feitos heróicos tinham sido praticados. Mas essas representações cartográficas eram bastantes para me indicarem a

admirável situação geográfica do Huambo sob diversos pontos de vista:—o político, o económico e o militar.

Terminal de comunicações como nenhum outro se encontra em Angola, posição planáltica a mais propícia para a colonização branca, centro admirável de abastecimentos, colocado a centenas de quilómetros das fronteiras terrestres e marítimas, tudo fadava o Huambo para se transformar, em futuro próximo, sob o influxo do nosso génio de criadores de nações, numa das mais importantes das «urbs» angolenses. Informações diversas disseram-me da densidade da população indígena que habitava naquela região (então já em princípio de diminuição, mas ainda muito numerosa e forte) da facilidade de fornecimento de água e de potencial eléctrico e da fertilidade das terras circumvizinhas.

O caminho de ferro de Benguela estava a atingir o Huambo. Antes da sua inauguração, a que tencionava assistir, era necessário marcar bem o nosso domínio naquela região.—Vários diplomas legislativos foram por mim publicados. Um criando a circunscrição administrativa de Huambo, outro o seu primeiro administrador, Artur Soromenho, a quem Angola muito deve, e outro finalmente, de 8 de Agosto de 1912 criando a «cidade do Huambo».

A imprensa de Angola achou original esta forma simples e fácil de criar cidades no sertão africano, e comentou, criticou e troçou. Nunca me fizeram grande mossa as críticas jornalísticas, considerei-as sempre úteis no meio que tinha em mente transformar radicalmente, e quanto ao que me dizia respeito embalavam-me e estimulavam-me.

Quando um mês depois saltei do combóio inaugural na estação do Huambo, tive de reconhecer que as críticas que me fizeram eram justas sob alguns aspectos. Olhando em roda, na vasta planura, apenas avistei além da ultra modesta casinha, destinada à estação do Caminho de ferro, a pequena casa desmontável de madeira, que tinha adquirido para habitação do administrador e da sua família, para sede da administração e de outros serviços da circunscrição e da Comissão municipal, constituída por colonos que viviam a alguns quilómetros de distância. Mais ao longe paredes em derrocada

sobre as quais tinham assentado, meses antes, fôlhas de zinco, e que indicavam o local de uma missão religiosa que resolveu deslocar-se para outra região. O resto era o sertão.

O forte do Huambo não se avistava do local da estação do caminho de ferro.

Foi naquela modesta casa de madeira, «na sala da Administração da Circunscrição», que se lavrou o auto da inauguração da cidade do Huambo, com a transcrição do qual abri este artigo. Assinaram-no vários portugueses, entre os quais o indígena Sambo e também dois ingleses, representantes da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. A todos êles devem a Angola de hoje, a nação portuguesa e a civilização humana, reconhecimento por bons serviços prestados.

Começou então a obra febril da construção. Isto passou-se vai em 23 anos.

Em poucos meses estava construída, com tijolo fabricado no próprio local, a grande casa da administração e outras onde se instalaram os serviços médicos, o correio e telégrafo e a fazenda. Várias casas comerciais se estabeleceram no âmbito da nova cidade e o crescer da «urbs» nunca mais parou.

Quando, em 1921, voltei a Angola, ajudei, quanto me foi possível, o desenvolvimento do Huambo. Instalei ali a aviação da Província, os serviços geológicos e os serviços geográficos.

Legislação recente elevou a cidade do Huambo a capital de Angola e deu-lhe o nome de Nova Lisboa. Não concordei nem com uma cousa nem com outra, mas isso são contos largos.

O que é hoje o Huambo di-lo o sr. Norberto Gonzaga no artigo de Outubro de 1934, que termina pelas seguintes palavras:

«E o que se constata é um reflexo, galgando o tempo e a distância, demarcando com rígida nitidez a visão convertida em realidade».

E os olhos enchem-se-me de lágrimas...

(Do livro *Memórias e Trabalhos da Minha Vida*).





Os azulejos da Estação de Beja

por CANDIDO MARRECAS

ATE há poucos anos a estação dos Caminhos de Ferro, em Beja, não era das que primavam pelo arranjo e aspecto agradável das suas instalações... Tinha, como a própria cidade que servia, um ar sonolento e grave. A entrada, as gares, as salas de espera, as outras dependências, tudo tinha o ar «provisório» que no nosso país era costume deixar em certos edifícios, ainda mesmo sob o risco de os manter assim definitivamente...

Mas também por ali passou há pouco a vassourada benéfica das reconstruções e arranjos.

Em Portugal iniciou-se, de há anos para cá, uma era de renovação e de empreendimentos, que de Lisboa extravasou para toda a província e refundiu a face material do País, adormecida e avelhentada.

Desta vez foi a Administração da C. P. que seguiu a iniciativa! Nunca será demasiado louvá-la pela obra de alindamento e beneficiação feita na Estação de Beja. E não será demais aplaudir-lá também pela acertadíssima escolha de azulejo, como motivo ornamental e defensivo dos lugares dedicados ao serviço do público.

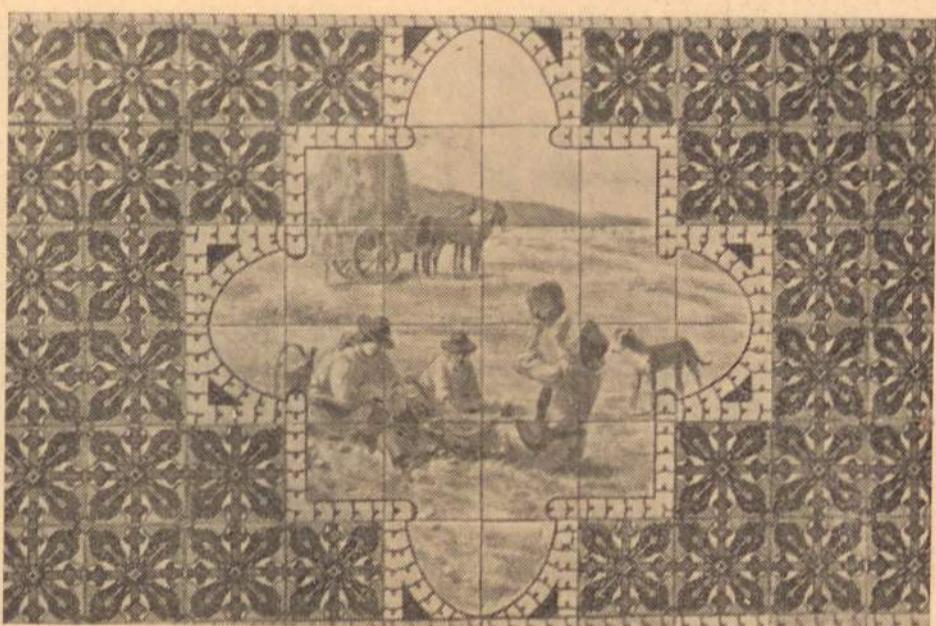
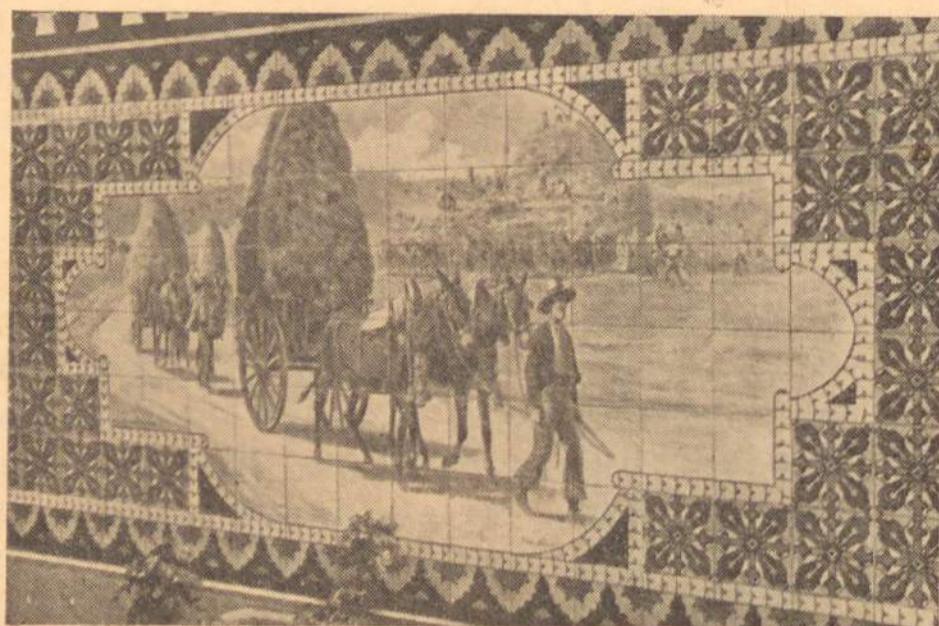
O azulejo, que foi em Portugal, por usança longínqua, a tradicional decoração sumptuária, tanto dos edifícios de carácter religioso, como daqueles que se

destinavam ao serviço público ou de moradia particular, pode dizer-se que deixou de usar-se e quase de fabricar-se, durante as duas últimas centúrias, se excluirmos os produtos excepcionalmente produzidos e aplicados como curiosidade artística, em algumas casas abastadas. Quere dizer, a fabricação de cerâmica mural que no nosso País atingiu notável excelência, na decoração e nos processos técnicos, abastardou-se e interrompeu-se durante os séculos XIX e XX.

E, com tudo, se existe revestimento mural que mais preserve a casa dos acidentes depreciativos resultantes da passagem das gentes que a freqüentem, é certamente o azulejo.

A sua aplicação, só por si, decora e alinda o compartimento em que o vejamos. De variado colorido, composto de motivos que se repetem, de tapete ou de figura avulsa, realçado de cercaduras, direito ou recortado no bordo superior dos painéis — as paredes que no-lo mostram, ganham um prestígio e uma docura que não adquiririam com outros processos ornamentais, por caros que sejam.

Considere-se, além disso, o aspecto económico, e reconhecer-se-há que o excesso do seu custo, em relação aos outros meios de revestimento interno de paredes, facilmente se recobra no futuro, pela duração inal-



terável do azulejo, dispensando as reparações periódicas a que aqueles estão sujeitos.

Os azulejos da Estação de Beja, do malogrado artista que foi Jorge Colaço, fizeram das gares um lugar acolhedor e embelezado, cujas paredes representam um motivo de curiosidade e de interesse artístico, ainda mesmo para aqueles pouco versados em matéria de cerâmica.

Os assuntos escolhidos pelo artista foram tirados, naturalmente, das actividades agrícolas locais, ou das belezas monumentais de Beja. Jorge Colaço anotou a sépia, ou a azul — o tradicional azul do nosso azulejo setecencista — algumas cenas dos trabalhos do campo da região baixo-alentejana, com as fainas da monda, do «varejo» e apanha da azeitona, da tiragem da cortiça, das ceifas, dos carregos do trigo e da palha.

Intercalam-se com êstes ainda outros painéis que representam a Torre de Menagem, a atalaia dionisíaca da campina bejense; a figura romanesca da freira Mariana Aleoforado, escrevendo as suas amorosas cartas, à luz dum candieiro de arame, ou ainda a passagem épica da morte do «clidador», em lide com a moirama.

Nestes quadros parietais da Estação de Beja, revela-se a cada passo o pintor ceramista que foi Jorge Colaço, manejando com mão habilíssima a misteriosa paleta das tintas de silicato, em que as tonalidades apli-

cadas são tão diferentes das côres que revelam, depois do fôrno.

As cenas do trabalho agrícola têm harmonia e uma verdade de linhas campesinas que lhes dão fôros de documentos folclóricos, ou etnológicos. E as cercaduras, de côres vivas, fugindo um pouco aos três ou quatro tons tradicionalmente empregados na policromia cerâmica dos séculos XVI e XVII, dão aos quadros uma alegria especial, que os valorisa e anima.

Diz-se que a maneira de pintar de Jorge Colaço, que não empregava o «grande-fôgo» para cozer as placas cerâmicas e apenas se servia da «mufla» para que as tintas penetrassem na superfície, já esmaltada, do azulejo — está destinada a tirar-lhe duração...

A verificação dêste suposto defeito está ainda por fazer. Umas quantas dezenas de anos são muito pouco para a vida do azulejo. Apenas os netos dos nossos filhos o poderão dizer...

Até lá, admiraremos a obra de arte cujo exame a C. P. facilita a qualquer mediante o preço dum simples bilhete de gare!

E louvemos a Companhia pelo cuidado que revela no arranjo de algumas das suas estações, entre as quais sobresai a gare de Beja, com os seus lindíssimos azulejos decorativos.

(Fotos dos srs. Dr. Eduardo Ferraz e Eng.º Leite Pinto).



Reflexões sobre a caminhagem

Por GUERRA MAIO

A camionagem, ou com mais acerto caminhagem, apesar da regulamentação tão a custo realizada, está longe de prestar ao país os serviços que era justo esperar. É necessário que ela seja um elemento de cooperação e não de concorrência. Todavia é justo dizer que já se deu um grande passo — o mais difícil sem dúvida — tirando-a da desordem em que vivia e, por esse país fóra já a vemos também a servir racionalmente o público e não apenas com o único fim de fazer concorrência ao caminho de ferro. Uma reorganização pois se impõe afastando o mais possível a competência inútil entre estrada e o carril.

É preciso não perder de vista que os caminhos de ferro são uma pertença do Estado e esta e aquela companhia não passam de organismos de exploração. Por outro lado é bom ter em conta que todo desperdício de energias na camionagem recai em prejuízo da economia nacional pela exagerada importação de material rolante, combustível e acessórios. Para que estar a dividir em determinadas zonas, o tráfego de passageiros por dois organismos se ele é pouco para um; e o serviço só pode ser melhorado com o favor do público?

Evidentemente que a concorrência da estrada ao carril não pode ser inteiramente suprimida, pois sendo, às vezes, mútuos os pontos extremos, o trajecto é diferente e por tal o público que fica longe do caminho de ferro é por isso beneficiado, mas daí a repartir esse tráfego, só porque a estrada passa por um logarejo ou uma quinta, onde não embarca ninguém, há uma grande diferença.

Por outro lado a caminhagem tem uma grande esfera de acção na convergência ao caminho de ferro e na ligação de localidades onde não chegam, nem certamente chegará o comboio. A essas deve ser dado todo o auxílio material do Estado e dos

caminhos de ferro. Na concorrência, a circulação tem que ser feita em igualdade de circunstâncias. A caminhagem deve transportar gratuitamente, como o comboio, as malas do correio e obedecer a um horário aprovado pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, no sentido de serem servidos os interesses das localidades intermédias, motivo porque a concorrência é permitida.

Porque hão-de os caminhos de ferro, nas regiões perto dos grandes centros de população, fazer comboios a horas mortas e a caminhagem só circular a horas de grande movimento para que os lugares sejam todos ocupados? Não; igualdade para todos. Se o comboio rola quase vazio por que não ha-de fazer o mesmo a caminheta?

Agora às carreiras independentes e de convergência, devem ser dadas todas as facilidades, visto o considerável serviço que prestam ao público, além de serem uns poderosos elementos de tráfego do caminho de ferro, tanto mais que êste, só tendo muita carga e passageiros pode fazer bons comboios.

Mas se a caminhagem é, na realidade, um excelente auxiliar do carril, presta ao público notáveis serviços, e que êste nem sempre sabe apreciar. O que representa para as povoações servidas pela caminheta, a facilidade de receberem a tempo e a horas o correio, jornais, recovagens e encomendas compradas na vila ou na cidade, de que o condutor se encarrega de bom grado e mediante uma diminuta remuneração?

O que representa para o público a facilidade de poder, rápida e cómodamente ir à estação tomar o comboio ou dar uma saltada à séde do distrito ou do concelho? E isto pela manhã, com regresso ao meio dia, ou à tarde entre o o almôço e o jantar?

E que facilidades não têm as feiras e as ro-

marias com êsses admiráveis meios de transporte?!

Aqui um parágrafo devia ser introduzido no regulamento da caminhagem. O poderem ser utilizados os caminhões de carga no transporte de passageiros; nos dias de mercado ou de romaria, uma vez que lhes fossem adaptados uns estrados com bancos transversais e onde os passageiros fossem transportados com um mínimo de comodidades.

Tal licença devia ser dada a qualquer camionista, quando o empresário das carreiras regulares disso se não quisesse ou não pudesse encarregar.

E, já agora, um outro parágrafo ou artigo, me parece de grande alcance moral e material. Devia ser permitido às caminhetas de carga o transportar passageiros, quando não fizessem concorrência às carreiras regulares, quer dizer, quando não circulassem, uma hora antes ou depois. Em todo caso êsse transporte ocasional, devia ser rigorosamente gratuito.

A guerra trouxe um auxílio inesperado à caminhagem que é conveniente registar e de que devem advir benéficas consequências.

Até há pouco as carreiras regulares tinham um concorrente terrível e difícil de dominar, o automóvel particular e o de aluguer.

Como o combustível tinha preços acessíveis e o aluguer de automóveis custava pouco dinheiro, em regra 1\$00 por quilómetro, às vezes ainda menos, o custo do transporte de três ou quatro pessoas em caminheta era apenas ligeiramente inferior ao preço do carro de aluguer, os passageiros preferiam êstes, com grave prejuízo das carreiras regulares. Por tal motivo a caminhagem, em serviços de pequena freqüência, vivia com enormes dificuldades, chegando mesmo a abandonar-se carreiras, o que não aconteceria se o público, como era lógico esperar, lhe desse o seu concurso.

As coisas agora mudaram. O preço elevado da gazolina e dos pneumáticos, que tornou proibitivo o transporte individual, fez acudir o público às carreiras regulares, a ponto destas poderem suportar os seus enormes encargos sem agravar o preço dos transportes.

Manter-se-há a situação? É difícil a resposta, mas o que é certo é que o público quando encaminhado, voluntária ou forçadamente, para uma modalidade de comércio ou de transporte, conserva-a mau grado seu.

É ver o que se passa em Lisboa. Os taxis eram há quatro anos, em quantidade, superior às necessidades, fazendo uma concorrência terrível à viação eléctrica e isto porque era moda e o custo bastante em conta. Em qualquer ponto da cidade, encontravamos, às primeiras horas da manhã, carros de retorno para nos transportarem e a nossa bagagem ao caminho de ferro, o que era muito interessante.

Actualmente, o número de taxis é inferior à metade do que era antes da guerra e sendo o seu preço apenas mais 50 %, os locais de estacionamento estão repletos e é um castigo obter-se um carro de regresso longe do centro da cidade.

Duas razões levaram a êste resultado. A falta de combustível havida há dois anos fez voltar o público aos eléctricos, o que foi favorecido por êstes manterem o preço antigo, e mesmo mais barato, em certos casos. O público dá-lhes preferência, esquecendo as comodidades incontestáveis do automóvel, uma das quais é a rapidez.

Por todas estas razões um plano de transporte colectivo devia ser estabelecido para todo o país, evitando-se, sobretudo, a concorrência entre si e ao caminho de ferro.

A caminhagem estabeleceu, por toda a parte e com raras excepções, lógicos e cómodos horários; partida das localidades pela manhã e regressando à tarde, servindo a optimas horas, não só o ponto de partida, mas o terminus e os locais de passagem.

Não deram o resultado que era de esperar, os Despachos Centrais, onde se expediam bilhetes combinados com o caminho de ferro bem como o transporte de mercadorias, mas isso tem pouca importância. O que convém é que a carreira exista, pois o condutor da caminheta pode bem encarregar-se do despacho e da recepção das recovagens. Parece-me mesmo que, em certos casos, há nisso vantagem, pela sua simplicidade.

Conviria organizar um programa com o horário das carreiras para todo o país? Evidentemente que sim, se bem que eu veja a impossibilidade da sua execução, por motivos que é inutil inumerar.

Por outro lado parecia-me da maior utilidade o agrupamento voluntário dos serviços, não só para se evitar uma concorrência inútil mas pela economia que representava a não duplicação das carreiras.

Estamos ainda longe da possível organização da caminhagem ao serviço do turismo, pois require condições que não estamos aptos a fornecer. Enquanto não estiver resolvida inteiramente a indústria hoteleira é melhor não pensarmos nisso. Sim, porque o que se tem feito em todo o país no que toca a hospedagem sendo muito, é pouco, pouquíssimo para o que era necessário. Enquanto tôdas as cidades, vilas, sítios pitorescos e cruzamentos ferroviários não dispuserem dum hotel embora modesto, mas com um mínimo de conforto, não podemos pensar em distribuir por êsse país fora, turistas ou simples forasteiros de fim de semana, como se faz no estrangeiro.

Por agora o que é necessário é organizar a caminhagem, com o fim supremo de servir a economia do país. A ocasião é oportuna e, com uma boa dose de bom senso, o resultado deve ser satisfatório.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Abril de 1894)

Comissão de caminhos de ferro da Sociedade de Geographia

Reuniu no, dia 5, esta comissão, estando presentes os srs. engenheiros Manuel Affonso d'Espregueira, presidente, Sarrea Prado, Roma Bocage, Belchior Machado, Carrasco Bossa, Vasconcellos Porto, Perfeito de Magalhães, Affonso Sarmento e Sarmento da Fonseca, e Mendonça e Costa, secretario.

O fim da reunião era resolver sobre a parte em que a comissão poderá cooperar para as festas do centenario da descoberta da India, que deve realizar-se em Lisboa, em julho de 1897, ficando assente que, por occasião das festas que se realizarão por esse motivo, se procure reunir em Lisboa a 6.ª sessão do congresso de caminhos de ferro, e que, para lhe ser presente, se sollicite de todas as administrações ferro-riarias do paiz uma resenha ou memoria descriptiva das suas linhas, traçados, perfis, resultados da exploração, etc., a qual será impressa em francez e distribuida pelos congressistas com as demais memorias que por essa occasião serão publicadas.

Entre outras, o secretario declarou, por parte do sr. engenheiro Mesnier, que este sr. promettia apresentar uma memoria sobre ascensores.

O sr. Sarrea Prado propôz que se promova que o governo mande completar os estudos do ramal do caminho de ferro do sul, de S. Bartholomeu de Messines a Vila Nova de Portimão e Lagos, o qual seria de uns 30 kilometros, e sendo essa linha inaugurada por essa occasião, facilitaria muito a ida, por terra, dos congressistas geographicos, que devem ir a Sagres inaugurar o monumento ao infante D. Henrique.

Em breve terá lugar uma nova reunião d'esta comissão, para ser aprovada a acta e presente a exposição que tem que ser feita á comissão central do centenario.

Congresso internacional de caminhos de ferro

Trata-se já em Londres dos preparativos necessários para receber os delegados das diversas companhias que ali se devem reunir no proximo verão de 1895.

Esta sessão promete ser de grande importancia porque n'ella tomarão parte todas as linhas inglezas e muitas americanas, que não se fizeram representar nas sessões anteriores.

Quando houve o congresso em S. Petersburgo, ou fosse pelo medo do cholera ou pela distancia, os inglezes não enviaram senão seis delegados que pouca ou nenhuma parte tomaram nas discussões.

O jornal *Le Transport* attribue isto a que a lingua francesa é a unica usada nos documentos officiaes do congresso, havendo poucos administradores de caminhos de ferro inglezes, que leiam correctamente o francez ou possam sustentar uma conversação n'essa lingua. O mesmo acontece com os allemães.

Em Londres estas difficuldades desapparecerão, porque as actas serão publicadas em inglez e francez, e as discussões serão nas duas linguas, á escolha do orador.

Em vista d'esta medida quasi todas as principaes companhias inglezas já pediram para entrar no congresso.

Parece que os allemães, que estão no mesmo caso, querem que a sua lingua seja ali admitida a par da ingleza.

Uma discussão, porém, em duas linguas pôde ainda admittir-se, mas, em tres ou mais linguas, seria uma perfeita Babel.

Para a 6.ª sessão em Lisboa, como já se projecta, não haverá a menor sombra d'esta difficuldade, porque não há um só engenheiro ou representante dos caminhos de ferro portuguezes, que não saiba correctamente o idioma francez.

A ideia d'este congresso nasceu por occasião do jubileu ferro-riario, que teve logar em Bruxellas em 1885, e ao qual assistiram as principaes auctoridades technicas de toda a Europa.

Nomeou-se então a comissão permanente, que ali ficou funcionando e que hoje é dirigida pelos srs. Belpaire, administrador do Estado Belga, presidente cujo mandato espira na proxima 5.ª sessão; Brioschi, senador italiano, Alfredo Picard, inspector de pontes e calçadas; Dubois, administrador do Estado Belga, vice-presidente até a 6.ª sessão; Griot, administrador do Norte de França; Augusto Laveleye, secretario até a 5.ª sessão; e Luiz Weissenbruch, engenheiro de correios e telegraphos belgas, secretário permanente.

Fazem parte da mesma comissão permanente representantes de caminhos de ferro de todos os estados da Europa, excepto Hespanha e Portugal.

Não pôdem ser membros do congresso senão entidades moraes como: governos, companhias de caminhos de ferro, etc., fazendo-se representar aquelles por quantos delegados quizerem, estas por dois a oito delegados segundo a extensão das linhas; dois até 100 kilometros, tres até 500 e um mais por cada 500 kilometros.

Hoje ha 47 governos e 250 companhias associadas.

Cada associado paga por anno 100 francos, e mais 25 centimos por kilometro.

O congresso fez a sua 2.ª sessão em Milão em 1887; e 3.ª em Paris, em 1889; a 4.ª em S. Petersburgo, em 1892.

Na 3.ª sessão foi proposto que as reuniões se celebrassem em períodos de tres annos, em vez de dois, para haver mais tempo para preparar os trabalhos, fixando-se assim a 4.ª para 1892; e em S. Petersburgo fixou-se a 5.ª em Londres em 1895.

Já na sessão de Paris houve ideia de fazer a 4.ª sessão em Lisboa, mas o desejo dos delegados franceses de realizar-a na Russia prevaleceu então, vencendo o dos delegados hungaros, que a desejavam em Buda-Pest.

Não nos parece, pois, difficil que a 6.ª sessão se effectue em Lisboa, o que será proposto na sessão do proximo anno em Londres, á qual concorrerá grande numero de representantes.

Segundo os estatutos do congresso, as linhas portuguezas pôdem enviar ali: a companhia real, 5 delegados; a Beira Alta, Minho e Douro e o Sul e Sueste, 3 cada; a Nacional, 2; as companhias da Povoa e Guimarães, 1 cada; total 18.

ENG.º VASCO RAMALHO

O sr. engenheiro Vasco Ramalho, ilustre director geral de Caminhos de Ferro, foi nomeado para em missão oficial ir ao estrangeiro.

Ecos & Comentários

Por SABEL

Um processo original

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Abril de 1894, na sua secção de Linhas Portuguesas, dá a seguinte notícia:

Há dias um carroceiro quebrou um dos grandes vidros das portas da Estação Central do Rossio.

O chefe da estação convidou-o a pagar o prejuízo, e, como o carroceiro não pudesse ou não quisesse fazê-lo, foi pelo mesmo chefe

autodado e entregue á polícia, que o apresentou, com o respectivo auto, em juízo.

Ora é preciso notar que os chefes das estações dos caminhos de ferro são ajuramentados, em virtude do § 2.º do artigo 17.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864, pelo qual são considerados agentes da autoridade pública, podendo lavrar autos por todas as violações dos regulamentos ferroviários, reclamar a intervenção da autoridade e até andarem armados, sem licença especial.

Sucede, porém, não se sabe porquê, que, apesar do carroceiro ser considerado delinquente e tanto que foi preciso afiançar-se para não ir para a cadeia, o sr. delegado do ministério público promoveu processo contra o chefe da estação, por abuso de autoridade (!) sendo este preso ontem e tendo que afiançar-se e agravar da injusta pronúncia pelo crime de não consentir que os carroceiros deteriorem o edifício da estação.

Não nos sobra espaço para comentários, e o facto é de si tão original, que a simples exposição os dispensa.

Só desejávamos ver a cara do sr. delegado quando lhe lerem o artigo 17.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864, que S. Ex.^a, pelo que se vê, desconhece por completo.

O pessoal que, em 1913, trabalhava na «Gazeta»



Alexandre Marques de Fontes Pereira de Melo, Secretário da Redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Alexandre Eduardo Gomes de Fontes Pereira de Melo; José Maia, empregado; José A. Guerra Maio, Redactor desta Revista e do *Guia Oficial*; António Maria Brázio, carpinteiro da Emprêsa; João Rodrigues Videira, ajudante de escritório; Fernando Augusto Pereira dos Reis, ajudante de escritório; João Luiz Vieira, ajudante da carpintaria; António Carrilho, criado.

QUADRO TIPOGRÁFICO:

António Bernardo, chefe; Etevino L. da Silva, oficial; João Silva, oficial; Frederico Borges da Silva, meio oficial; Carlos António Fernandes, meio oficial; Artur Patrício oficial; Firmino Rocha de Figueiredo, aprendiz.

Grupo Tauromáquico «Sector 1»

Uma interessante palestra pelo antigo ganadero sr. Luiz da Gama

Asala do Grupo Tauromáquico «Sector 1» tornou-se demasiado pequena, na noite de 18 do mês passado, para receber a numerosa assistência de aficionados que ali foram ouvir o antigo ganadero sr. Luiz da Gama, numa interessante palestra subordinada ao tema «O que vi e aprendi». O novo ciclo de conferências não podia ser inaugurado mais brilhantemente.

Homem de sociedade, culto, viajado, o sr. Luiz da Gama é um conversador admirável, que tem o dom de cativar o auditório. Pela sua palavra elegante foi evocado um período de sessenta anos da sociedade portuguesa e de tal modo o fez que tivemos a impressão de que algumas figuras, que já desapareceram no sorvedouro da morte, voltaram a animar-se, como D. Carlos, português raro, e José Pereira Palha Blanco, Marquês de Saltillo, Artur Teles, Guerrita, Espartero, Lagartijo.

A propósito de toureiros espanhóis e portugueses, o sr. Luiz da Gama teve comentários felizes, alguns dêles eivados de fina ironia, que a assistência sublinhou e aplaudiu com risos estrepitosos ou prolongadas salvas de palmas. Foi, sem dúvida, uma notável lição a palestra do antigo ganadero.

A mesa de honra foi presidida pelo presidente da Direcção do Grupo Tauromáquico «Sector 1», sr. Carlos d'Ornellas, que foi secretariado pelos srs. Faustino da Gama, Rosa Rodrigues, dr. Leopoldo do Vale e o nosso camarada de imprensa, Rogério Pérez.

O Presidente da mesa disse que ao ser iniciada a costumada série de conferências organizadas pela Direcção foi muito bem escolhido o nome prestigioso do conferente sr. Luiz da Gama, antigo ganadero, glória da afición portuguesa e uma das figuras marcantes de outros tempos.

— Não pretendo fazer aqui o elogio do conferente — disse Carlos d'Ornellas — e essa difícil tarefa foi entregue ao brilhante escritor sr. dr. Ramada Curto, que escreveu algumas palavras que vão ser lidas por Rogério Perez.

E parte da espirituosa carta de saudações ao conferente é lida por Rogério Pérez:

Meu caro Rogério Pérez: Fui há dias à Guarda, fazer uma defesa e sucedeu-me que, eram duas horas da manhã, com onze graus abaixo de zero, e uma cólica de figado, me encontrei estendido numa rua, com a neve a cair-me em cima. Em resumo, — fui colhido e volteado e recolhi à enfermaria. Mas, na audiência, no dia seguinte, dizem que

estive bem no *tercio* de testemunhas e regular com o cápote, ou seja nas alegações. O adversário era *berrendo* e de muito pé — mas lá me aguentei. Todavia fiquei *sentido*. Estou doente e só por isso não posso aí ouvir o meu querido Luiz da Gama. Ouvi-lo apenas. Apresentá-lo nunca. Ele é que tem todas as categorias para me apresentar a mim. Eu nenhuma para o apresentar a ele. Apresentar o Luiz da Gama!! Que ideia...!

Esse homem — que ninguém dirá que já passou os vinte anos e já foi às sortes — para mim, é uma figura nacional. Eu honro-me com a sua amizade, encanto-me com a sua convivência, aprendo com a sua lição. Sobre touros e cavalos então, folheio-o como quem folheia o Larousse. Tenho muita pena de não estar aí para o ouvir. Tenho a certeza que ele vai tocar todos os pontos que nos interessam a nós os que teimamos em gostar da *festa de touros*, e vai fazê-lo com uma suprema elegância, uma natural distinção, sem ofender ninguém, sem magoar ninguém — mas sem deixar de dizer tudo o que fôr verdadeiro e preciso.

São assim os homens como o nosso Amigo — fidalgo no trato e em tudo o mais. Ainda havia Monarquia em Portugal e eu que fui sempre do outro lado — já conhecia e estimava o Luiz da Gama. Hoje não faço senão requintar êsses sentimentos iniciais que uma maior convivência tem apurado.

Meu caro Rogério: Luiz da Gama é duma espécie de homens que tende a desaparecer. Os homens estão a ser *achicados* como os touros. Mas há alguns que resistem. Já se não *fabricam* muitos como esse. Não têm qualidades. Podem ser mais bonitos, mais maneirinhos — mas não sabem eriar em todos os que os conhecem, a amizade, o respeito, a simpatia que envolvem o fidalgo lavrador da Quinta das Janelas, senhor de Óbidos e redondezas.

Rogério, dê-lhe um abraço. A palestra dêle vai dar-nos motivo para larga conversa. Por mim, oxalá que os resultados da *colhida* da Guarda não me venham inutilizar outros contratos da época. A primeira consequência é já bastante desagradável — não poder estar aí como discípulo — Seu amigo, Ramada Curto.

Quando Luiz da Gama finalisou a interessante e curiosa palestra foi alvo de uma prolongada salva de palmas.

O presidente da mesa disse:

Escutaram V. Ex.^{as} com tôda a atenção «O que eu vi e aprendi», curiosa palestra do sr. Luiz da Gama. Encantada a assistência, eu nada mais posso acrescentar às palavras de justiça do dr. Ramada Curto.

Os agradecimentos do «Sector 1» a V. Ex.^a sr. Luiz da Gama e a todos que nos deram a honra de vir até esta casa onde honradamente se trabalha — há tantos anos pela verdade da «afición» portuguesa.

Soaram novas palmas que o presidente do «Sector 1» endossou ao sr. Luiz da Gama, que foi alvo duma apoteótica ovação, com a assistência tôda de pé e entusiasmada.

Linhos Estrangeiros

ALEMANHA O esforço violento a que está sujeito o material rolante dos Caminhos de Ferro, trouxe para primeiro plano de urgência o complexo dos problemas relacionados com a preparação d'este elemento dos transportes.

De acordo com as exigências da época, a construção de vagões de passageiros teve de ser relegada, até agora, em benefício do tráfego de mercadorias essenciais à alimentação.

Para satisfação das sempre crescentes necessidades do tráfego, puseram-se em serviço milhares e milhares de vagões de mercadorias novos, enquanto o serviço de transporte de passageiros tinha de se satisfazer provisoriamente com as suas existências, não obstante hoje viajar-se mais do dôbro do que há um ano. Em consequência do extraordinário desgaste dos veículos, devido à intensidade do serviço e aos fenómenos correlativos, houve, no entanto, redução progressiva no número dos vagões de passageiros, redução que não podia compensar-se por meio de reparações, mas apenas com novas construções. E foi o que se fêz.

Ninguem esperará, porém, que a Alemanha, no quinto ano de guerra, construa vagões de passageiros com a apresentação quase luxuosa com que o fazia durante a paz.

Das actuais construções de vagões de mercadorias, em série, escolheu-se para leito-base das novas carruagens de passageiros, um espaçoso vagão de mercadorias, coberto, que, mantendo o seu mecanismo basilar de rodagem e a construção da caixa, já é equipado, na fábrica, com os necessários complementos para a nova utilização. As paredes, teto e pavimento, são duplamente isolados contra o frio e o calor. Nas paredes frontais, rasgaram-se portas, acessíveis por meio de plataformas, por cima dos pára-choques, ao passo que as aberturas das portas de corrediça, no meio do vagão, são fechadas por anteparas. As janelas, abertas nas paredes laterais, adaptam-se, pela sua disposição, à estrutura de aço da caixa do vagão de mercadorias. Um sistema tão simples quanto possível, por meio de vapor ou de fogões a carvão, segundo o fim de utilização, aquecem os vagões, os quais são iluminados com corrente eléctrica (um dinamo comum para vários vagões), ou com gás «Propan», encerrado numa garrafa com capacidade para semanas, e são providos de postigos de ventilação. Neste estado, o vagão, com uma superfície de 29 metros quadrados, está, por assim dizer, meio fabricado. Passa então a ser preparado para as suas diversas aplicações. No seu novo aspecto, este vagão tem a designação

de «Mci». Como vagão «Ci», seria uma carruagem de terceira classe, com passadeiras abertas nas paredes frontais. (O «M» colocado anteriormente, significa «vagão para homens», designando-se assim um tipo de vagão de passageiros, que já não deve servir para satisfazer os desejos dos viajantes particulares, mas sim as necessidades de transporte de agrupamentos de homens organizados, para qualquer ponto do país).

O vagão «Mci» vazio é a forma fundamental para os demais «Mci», cujas especiais decorações interiores oferecem múltiplas possibilidades. Os Caminhos de Ferro do Reich mandaram preparar, primeiramente, grande número de carruagens de passageiros de terceira classe, cujos bancos e rôdes para bagagem provêm de carruagens que foram transformadas em vagões-hospital. No interior, êstes vagões mal se diferenciam das carruagens vulgares para o transporte de passageiros.

Segundo as instruções especiais do Secretário de Estado dr. Ganzenmüeler, as carruagens de passageiros do tipo «Mci» devem ser equipadas (lateralmente e ao meio) com bancos dispostos no sentido do seu eixo longitudinal, os quais podem, em parte, ser levantados, e, em parte, desmontados e guardados no W. C., de forma que esta carruagem se pode converter em 15 minutos, num vagão aquecido de mercadorias, susceptível de ser utilizado, por exemplo, na expedição de batatas nas muito frias noites de Inverno. Como carruagem de passageiros, o vagão tem 55 lugares sentados, e como de mercadorias, uma capacidade de carga de 20 toneladas.

— Inaugurou-se, em Leipzig, a primeira escola de mães, por iniciativa dos caminhos de ferro. Facilita-se, assim, às mulheres e às raparigas da Alemanha, que não possam freqüentar outras escolas da Obra Feminina a possibilidade de ampliarem os seus conhecimentos de trabalhos caseiros e de assistência aos enfermos. O presidente da Administração dos caminhos de Ferro Alemães subinhou, a propósito, que as mulheres tinham cumprido, exemplarmente, os seus deveres com funcionários do serviço de vigilância e como chefes de combóio e serviço de circulação.

ESPAÑA Num dos mais recentes números do diário madrileno *Arriba*, lemos que acaba de ser electrificada a linha ferroviária entre Madrid e a Sierra. E aquêle jornal, a propósito, diz:

É, finalmente, uma realidade a electrificação de Madrid a Sierra. Os projectos que, há muitos anos, haviam sido iniciados, e que passaram por várias mãos, só agora, graças à intervenção de Franco, começaram a ter realidade.

Foi necessário vencer numerosas dificuldades,

mas só o esforço e a competência técnica dos que tinham sido encarregados de levar a cabo esta obra é que se impuseram definitivamente.

Estão a dar-se os últimos retoques para que os serviços se iniciem. Todos os dias, procede-se a experiências com as automotoras e comprova-se a eficácia da complicada rede de instalações. Já se fizeram provas de tracção e de velocidade, ao longo da linha até à estação do Escorial. Num dia destes percorreu-se a linha até Collado Mediano.

Já viajámos num destes comboios de experiência.

O serviço será feito por dois sistemas distintos. Um, o das carruagens motoras, e o outro de tracção de vagões correntes, de passageiros e mercadorias, por meio de locomotoras eléctricas.

Estas automotoras desenvolvem uma força de mil H.P., apròximadamente, e as locomotoras atingem quatro mil cavalos. Estas locomotoras, do tipo mais moderno, não chegaram ainda a Madrid, pelo que as provas estão a realizar-se com máquinas que foram buscar-se ao serviço de Alsansua.

As carruagens automotoras, em que acabamos de viajar, constam de duas unidades, o motor e o reboque, que vão sempre juntos e, por conseguinte, os comboios desta classe hão-de formar-se sempre aos pares, accionados pela cabine que vai à cabeça da formação. O tamanho das carruagens é um pouco menor do que uma carruagem de passageiros, das actuais. Cada vagão tem uma capacidade para 38 assentos em segunda classe e 133 em terceira, e estão dotados de calefação eléctrica.

As portas abrem-se automáticamente por meio de tubos de ar comprimido.

Para as experiências realizadas nas linhas eletrificadas entre Madrid e Sierra, vieram maquinistas da Catalunha, das Vascongadas e de Leon, possuidores de larga prática na condução de comboios eléctricos naquelas regiões. Com êles estão a praticar novos mecânicos, pois o serviço vai exigir muitos funcionários.

ÍNDIA INGLESA Tendo a Índia saldado a sua dívida externa, o Governo tenciona utilizar as suas disponibilidades de libras esterlinas no resgate dos caminhos de ferro com capital britânico. Pensou-se em primeiro lugar, nas linhas de «Madras and Soutern Mahratta Railway Co.», cujo capital é de cinco milhões de libras, e cujas acções se coticam ultimamente na Bolsa entre 106 e 109 por 100.

O governo projectava entrar na posse das instalações da Companhia em Março deste ano, isto é vinte e um meses antes de poder, legalmente, exercer o direito de resgate forçoso, pelo que estava em negociações com os accionistas para se chegar a um acordo sobre a quantia da indemnização.

TURQUIA

A Alemanha forneceu recentemente à Turquia 25 locomotoras e uma grande quantidade de peças para autobuses à Administração Municipal de Izmei. Este último fornecimento é avaliado em 250 mil libras turcas.

O director-geral dos «carros eléctricos» de Estambul informou que se tinham adquirido 465 toneladas de «rails» para substituir parte dos antigos. Além disso, a direcção-geral dos «eléctricos» encarregou a Alemanha do fornecimento de vários materiais, como rodas de eixos, parte das quais já foi recebida.

DIFERENCIAIS PANHARD

Compram-se 2 ou 3 de carros pesados preferindo-se camiões de 1929, força 23 cavalos e 3 T. carga.

Pretende-se o conjunto completo do eixo motor (caixa do diferencial, cubos das rodas, semi-eixos, molas, etc.) podendo entretanto aceitar-se peças isoladas.

Também poderão aceitar-se chassis dos mesmos camiões sem motor e radiador.

Resposta à Direcção de Exploração dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga — Rua 62, n.º 167 — Espinho.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em sélos do correio, nome e morada

G

L

Y

C

O

B

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XCIII

«D. N. B.», em telegrama de Berlim, diz que elementos de choque dinamitaram a ponte construída pelo inimigo perto da gare de Cassino, assim como outra na região de Santo Angelo. A ponte de caminho de ferro, já fortemente danificada, a sudoeste de Cassino, ficou destruída pelo fogo da artilharia alemã.

— Telegrama de Estocolmo diz que durante um ataque realizado a Berlim e que atingiu em cheio a rua Kuerfuerstendamm foram causados enormes prejuízos. Novamente foi atingida a estação do caminho de ferro de Anhalter e não puderam chegar a Berlim comboios do Sul ou de Oeste.

— A «R.» diz que os elementos das forças aliadas que lançaram o ataque através do Rápido ocuparam a estação ferroviária de Cassino, mil e quinhentos metros ao sul da cidade.

— Comunicado de Londres diz que a agência «Reuter» esclarece: Stuttgart, centro do tráfego do Sudoeste da Alemanha, é um dos mais importantes entroncamentos ferroviários daquele país. É, também, um dos maiores centros da indústria do Reich, produzindo motores de aviação e de submarinos e peças soltas para êsses motores. Encontram-se ali as sedes das fábricas de motores Daimler, Benz e Bosch, bem como importantes fábricas de rolamentos de esferas, ferramentas e produtos químicos e grandes oficinas de reparações de material ferroviário.

— «R.» informa de Londres que aviões Wellingtons destruíram a fábrica de torpedos de Fiume, no Adriático, tendo também bombardeado os estaleiros, refinarias e parques ferroviários da cidade. Ouviu-se uma tremenda explosão e deflagraram incêndios que eram visíveis a mais de 150 quilómetros.

Outros bombardeiros pesados, com escolta, atacaram os aeródromos alemães em Istres le Tub e Salan e as linhas férreas, pontes e estradas em Rimini, Civitta Nova e Pontedera.

Bombardeiros nocturnos alvejaram as instalações ferroviárias em Cacina, Ovieto, Poligno e Avezano.

— «R.» informa em telegrama de Londres que fortalezas voadoras americanas atacaram o importante centro ferroviário de Brunswick, que é também um centro produtor de aviões. Nesta cidade passa uma das principais linhas férreas da Alemanha Ocidental que vem da Holanda e da Bélgica para Berlim. Fica a 160 quilómetros da capital do Reich.

— A mesma agência informa que foram alvejados objectivos ferroviários e veículos motorizados, nas regiões de Chieti e Terni.

— O comunicado oficial do Grande Quartel General do Führer, transmitido pelo Alto Comando das Forças Armadas Alemãs, diz que no extremo Norte, aviões de combate rápidos destruíram quarteis de tropas inimigas no caminho de ferro de Murmansk.

— «U. P.» anuncia que um grupo de patriotas gregos, chefiados por oficiais ingleses, provocou o descarrilamento de um comboio que transportava tropas alemãs.

— Um telegrama do Rio de Janeiro informa que se registou um desastre ferroviário, na estação de Inhauma, próximo do Rio, tendo morrido oito pessoas e ficado feridas umas doze.

— «R.» diz que se anuncia oficialmente que bombardeiros médios e pesados, com escolta de caças, atacaram objectivos na Itália central, tendo sido atingidos parques ferroviários em Roma, Littoria, Ostia e Tiburtina. O tunel do monte Lero e a estação de S. Benedetto foram também bombardeadas.

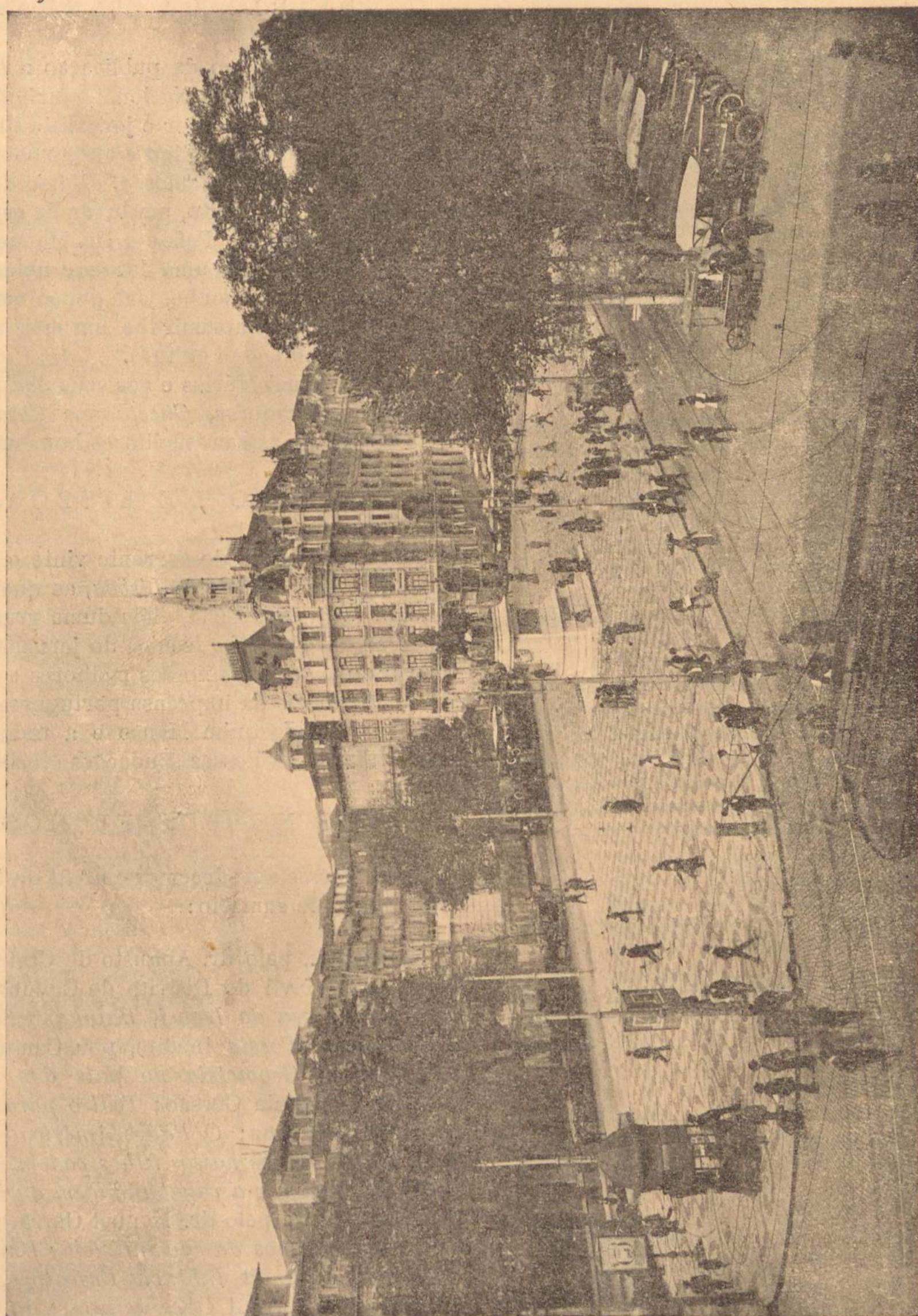
"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

«Angola e o problema da sua colonização»

A entrevista que, sobre Angola e o problema da sua colonização, nos concedeu o sr. major Mateus Moreno e que publicámos na nossa edição de 16 de Março, foi transcrita integralmente, em lugar de honra, no *Jornal de Abrantes*, no seu número de 2 de Abril.

Ao ilustre jornalista, sr. Diogo Oleiro, chefe da Redacção daquele brilhante semanário, agradecemos a transcrição bem como as palavras amáveis que dirige à *Gazeta*, ao nosso director Carlos d'Ornellas e ao nosso colaborador Rebelo de Bettencourt.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



POR T O — Praça da Liberdade

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 55, 2.ª série, de 8 de Março, 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, os seguintes projectos, ambos apresentados pela Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro:

De 8.º aditamento à tarifa especial n.º 8/108 de grande velocidade, elevando os preços actualmente em vigor para o escalão de 10 a 20 quilogramas:

De aditamento à classificação geral de mercadorias pela qual a aplicação dos preços especiais de zona, para percursos de 300 quilómetros ou pagando como tal, de tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro é restringida a várias mercadorias consideradas géneros de primeira necessidade.

O «Diário do Governo» n.º 70, 2.ª série, de 25 de Março, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 16 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros-bilhetes para combóios tranvias) e as tabelas de preços anexas ao referido projecto, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 72, 2.ª série, de 28 de Março, publica o seguinte:

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 16 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, os seguintes projectos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e das rôdes do Sul e Sueste e Minho e Douro:

De aditamento à classificação geral de mercadorias, pelo qual são alterados os preços aplicáveis da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade e cal comum em pedra e cal comum em pó:

Da nova tarifa especial interna n.º 12 de grande velocidade, da antiga rôde e os capítulos V e VI das tarifas especiais internas n.º 1 de grande velocidade.

Imprensa

«DIÁRIO DA MANHÃ»

Entrou no 14.º ano da publicação o *Diário da Manhã*, orgão da União Nacional e dirigido actualmente pelo ilustre escritor e jornalista dr. Manuel Múrias, nosso querido amigo e antigo colaborador.

Com simpatia o saudamos. O *Diário da Manhã* conquistou, de há muito, um lugar de especial relevo na Imprensa do País e o Dr. Manuel Múrias, que era portador de uma larga e notável experiência jornalística, soube, em pouco mais de um ano de direcção, imprimir-lhe um mais amplo espírito de actualidade e cultura.

Ao Dr. Manuel Múrias e aos seus distintos e dedicados colaboradores, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta as suas melhores homenagens.

«DIÁRIO DE LISBOA»

Completou em 6 do corrente vinte e três anos de publicação o *Diário de Lisboa*, ao qual se deve, injustiça seria esquecê-lo, além duma grande renovação no espírito e na técnica do jornalismo, a revelação de alguns dos nossos melhores e mais ilustres profissionais da imprensa portuguesa.

Ao sr. dr. Joaquim Manso e a todos os seus colaboradores, as nossas saudações efusivas.

«OS NOSSOS FILHOS»

Recebemos e agradecemos o n.º 21 desta revista, com o seguinte sumário:

Pequenitos, pelo dr. Augusto de Castro Soares, Governador Civil do Distrito de Coimbra; *História maravilhosa de Isabel, Rainha e Santa*, por Maria Lúcia; *Poesia inédita*, por Campos de Figueiredo; *A Geometria no país das formigas*, pela Dr.ª Virgínia Gersão; *Teatro para crianças*, por Maria Evelina; *O Padre Américo e sua obra da rua*; *O que os nossos filhos podem ler*, crítica literária; *A fuga e a vagabundagem da infância e da adolescência*, pelo dr. Manuel Gersão; *Eugénio de Castro fala-nos da sua infância*; *Uma obra de amor: O Asilo da Infância Desvalida*, de Coimbra (reportagem); *A Obra de protecção à grávida e defesa da criança* (reportagem); *Regimes alimentares para bebés*; *Indícios da saúde na 1.ª Infância*; pela dr.ª Branca Rumina; Conselhos de puericultura e de pedagogia; páginas de bordados, rendas, malhas, figurinos para crianças e senhoras, moldes de vestidos para meninas, doçaria de Coimbra, ditos infantis, concursos, etc..



REPOSITÓRIO

de assuntos referentes
a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

Outro monólogo do mestre dos humoristas André Brun, publicado na revista «De Teatro», n.º 5, de Janeiro de 1923, intitulado **O Vicente e o Raposo**, em colaboração com La Fontaine:

Mestre Corvo, empoleirado
sobre um portal solarengo
tinha no bico entalado,
um queijo muito flamengo.
Vem a passar o Raposo
e, ao ver o nosso amigo,
o patife, que é manhoso,
pensou um pouco consigo,
refletiu e, soridente,
diz com grande cortesia:
— «Ora viva, seu Vicente!
Ha que tempos que o não via!
Você está belo e saudável,
e o seu bico sobranceiro,
é aquilino e notável...
É um Aquílino Ribeiro!
Já sem custo você vem
a ser um pássaro raro...
Mas hoje, não sei que tem,
'stá mais lindo que o Bregaro!...
E o preto que bem lhe fica!...
Que elegância tôda inglesa!...
Você anda mesmo à bica
para um prémio de beleza!...
O aspecto que se vê
é no todo encantador...
Também dizem que você
tem uma voz de tenor...
Ora isso francamente
é que eu cá não acredito,
pois se assim fôsse, ó Vicente,
você era o mais bonito
dos círulos da redondesa,
era um corvo d'assombrar!...
...Mas que pena, com franquesa,
você não saber cantar!...
O corvo, que, aqui pr'a nós
co'o louvor ficou confuso,
quiz mostrar que tinha voz
e tanta como o Caruso.
E vai daí o Vicente
— Bicho mais tolo não vejo —
abre o bico parvamente
e deixa caír o queijo.
O Raposo, que não punha
noutro fim o seu engodo,
foi-se na ponta da unha
e papou o queijo todo.

Esta história, em que verão
punida a tolice infrene,
tem uma continuação
que não conta La Fontaine,
Foi o caso que o Raposo,
que ao Corvo ficou de acinte,
veio a passar, muito airoso,
logo no dia seguinte,
no local onde o Vicente
fôra tão bem enganado
e bispou-o novamente
sobre o portal instalado.
O nosso pateta-mór
no bico, — e sem ser Auer —
tinha outro queijo maior...
Desta vez era um Gruyère.
O Raposo ficou pasmo,
pensando lá pr'a consigo,
e cheio de entusiasmo:
— «Este queijo é que era um figo!»
Avança presto e lampeiro,
corteja com tôda a linha,
e pregunta: «Ó piroleiro!
Como vai a saùdinha?
Ontem, meu caro Vicente,
ganhei o dia em cá vir
e crê que, principalmente,
gostei muito de te ouvir...
Tens uma voz bem bonita!
Canta-me o Fado Liró...
Canta outra vez, meu catita,
nem que seja um verso só...»
O nosso amigo Vicente,
que tinha a sua fisgada,
larga o queijo, de repente,
co'uma grande gargalhada.
E o Raposo apanha em cheio
co'o Gruyère cubiado,
que o racha de meio a meio,
deixando-o todo amolgado.
É que — bem fique entendido
que a maldade nunca medra —
O Corvo tinha trazido
um queijo que era de pedra...

La Fontaine prazenteiro
tira do caso a lição
que «só vive o lisongeiro
de quem lhe presta atenção».
Mas desta segunda parte
fácil é tirar também
uma moral, que desta arte
eu cuido exprimir e bem;
«Quando se queira intrujar
— guardem todos de memória —
nunca se deve empregar
mais duma vez cada história.
Pois qualquer de boa fé,
na primeira sempre vai;
mas em duas?... Só quem é
muito «trouxa» é que inda cai.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,50 e 21,50 - «O cara dura».
 OLÍMPIA - 14 às 24 - «Ritmo triunfador».
 COLISEU - 21 - «Alvorada do Amor».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

The Red Hand Compositions Company
L O N D O N

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

Agentes Gerais :

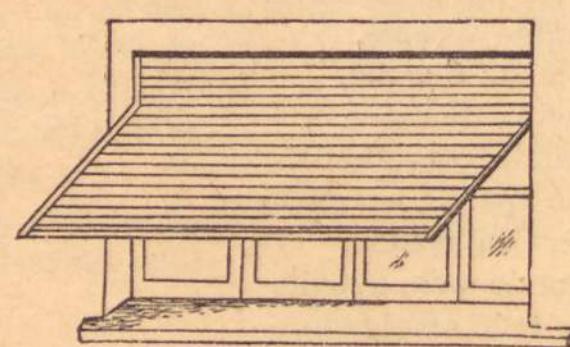
D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada
 TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
 Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



(Mão vermelha)
Company, Limited
 Anticorrosive Paints

uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou navios.



ESTORES SOLAR
 DE TODOS
 OS MODELOS
 E SISTEMAS

AUGUSTO V. CARDOSO

R. Cavaleiro de Oliveira, 55, r/c. E.—LISBOA—Tel. 52123

VINHO DO PÓRTO
 A' venda em todos os hoteis, restaurantes
 e bars de primeira ordem
GRAHAM'S PORT
Guilherme Graham Junior & Ca.
 Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA Rua dos Clérigos, 6—PORTO

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA
 Sempre Sortes Grandes!

Publicações recebidas

«Hidro Eléctrica Alto Alentejo»

Está publicado o Relatório da Direcção da «Hidro Eléctrica Alto Alentejo», apresentado na Assembleia Geral Ordinária desta Sociedade, em 29 de Março.

A «Hidro Eléctrica Alto Alentejo», que é já uma das grandes fôrças económicas do país, continua a desenvolver notavelmente a sua actividade e para vencer as dificuldades provenientes da guerra bem como os casos de estiagem vai instalar novas e mais potentes fontes de energia. Nessa ordem de ideias, vai, brevemente, começar com as obras de aproveitamento do Rio Ocreza e instalar a primeira central de 15.000 H. P.

O saldo da conta de Lucros e Perdas, apresenta a quantia de 4.917.618\$30 que, junto à quantia de Esc. 53.940\$37 que da gerência anterior passou a conta nova, soma Esc. 4.971.558\$67. Deste saldo foi proposta a quantia de 3.600.000\$00 para dividendo (cativo de impostos).

Colecção «Técnica» — Topografia Mineira pelo Eng.º Mendes da Costa

A excelente «Colecção Técnica», apresentada por Domingos Barreira — Editor, do Pôrto, acaba de ser enriquecida com um volume novo, da autoria do ilustre engenheiro e professor de minas, sr. Mendes da Costa.

Trata-se de um livro útil, porque é pelos trabalhos topográficos que o engenheiro deve iniciar a sua vida técnica. A leitura de várias obras e a experiência de vários anos contribuiram para que esta obra resultasse digna de interesse e de confiança.

Na segunda página do «Prefácio», o sr. Eng.º Mendes da Costa afirma:

«A primeira cousa que tem de conhecer o engenheiro de minas, e conhecer muito bem, é o meio em que vai exercer a sua acção — a terra. E não é em rápidos passeios, sem maneira de poder relacionar entre si os diversos elementos dum jazigo ou duma região que se lhe vão apresentando, que chega a conhecer o meio em que tem de agir».

São perto de 300 páginas, escritas com notável clareza e acompanhadas de modelos, notas, e todos os elementos que são indispensáveis para o estudo conscientioso da matéria em questão.



As ultimas novidades

ERLING LEIF KROHN
R. do Bomjardim, 371-1º
PORTO - PORTUGAL

A maior variedade

Existem no Pôrto muitas agências de compra, venda e hipoteca de propriedades. Porém, poucas são aquelas em quem o público possa depositar confiança, contando-se entre elas a emprêsa «A Hipotecária». Não sendo das mais antigas, enfileira no número das mais acreditadas e das que gozam de maior reputação e prestígio, em virtude da honesta e inteligente orientação que preside a tôdas as suas transacções. Tal prestígio reflete o bom nome e a competência do seu gerente e proprietário, António Guedes Teixeira, pessoa sobremaneira conhecida no nosso meio pelas suas qualidades de inteligência e alto valor profissional.

Quer nos negócios hipotecários, quer nas transacções de compra e venda de propriedades, António Guedes Teixeira tem realizado uma acção proficiente e merecido o crédito de que tão sólidamente hoje dispõe, por bem servir o público e cumprir rigorosa e escrupulosamente os compromissos tomados para com todos os seus clientes, quer compradores quer vendedores, que são em grande número dentro do País.



ANTÓNIO GUEDES TEIXEIRA

Emprêsa A HIPOTECÁRIA

AGENTES EM TÔDAS AS PROVÍNCIAS DO NORTE

Avenida Rodrigues de Freitas, 312 — PÔRTO — Telefone: 4597

TODOS OS ARTIGOS PARA A ELECTRICIDADE...
FIOS, CABOS E ARTIGOS DE BAKELITE

SIM AEL

Sociedade Imp. M. e Artigos Eléctricos, L.^{da}

RUA FERNANDES TOMAZ, 232
TELEFONE 6895 — PÓRTO

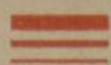
TELEFONE: 1959

LOUÇAS ESMALTADAS
MARCA

POPULAR

Ferreira, Corrêa & C.^a L.^{da}

CALDEIRAS E MÁQUINAS A VAPOR. MOTORES A GÁS POBRE E ÓLEOS PESADOS — MÁQUINAS PARA TODAS AS INDÚSTRIAS — REPARAÇÕES DE MÁQUINAS USADAS. TUBOS EM AÇO PARA CALDEIRAS, FITA DE SERRA SUECA



Rua dos Caldeireiros, 128, 1.^o
PÓRTO — Portugal

DEPOSITÁRIO POR JUNTO:

Reynaud, Lemos & C.^a L.^{da}, Sucr.

Telef. 7546 — R. FORMOSA, 290-A — PORTO

RECAUCHUTAGEM PÓRTO
DE

Joaquim José Barbosa Júnior & C.^a

R. ALVARES CABRAL, 55

Telefone 1993

FILIAIS:

R. Alexandre Herculano, 309 — Telef. 6110 — PORTO

R. Camilo Castelo Branco, 27 — Telef. 52166 — LISBOA

R. da Sofia, 70-1.^o — Telef. 3196 — COIMBRA

Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa

Capital Realizado . . . 22.000.000\$00
Fundos de Reserva . . . 103.000.000\$00

RUA DO COMÉRCIO, 95 A 119
LISBOA

Dependências Urbanas :

Alcântara, Poço do Bispo,
Conde Barão, Almirante
— Reis e Benfica —

Filiais e Agências :

PÓRTO, COIMBRA, BRAGA, FARO,
COVILHÃ, TORRES VEDRAS, S.
JOÃO DA MADEIRA, SANTARÉM,
TORRES NOVAS, GOUVEIA, TOR-
TOZENDO, MANGUALDE, FI-
GUEIRÓ DOS VINHOS, ESTORIL,
ABRANTES, MATOZINHOS, MOURA
e OLHÃO

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Aguiar & Mello, L.^{da}

Praça do Município, 13, loja — Telefone 21151-21152
LISBOA

Cimento Hidrofugado "Liz N"

Impermeabilização de cimento
para: Empenhas, Fundações,
Caixas, Tanques, etc. —

PRODUTO NACIONAL DA
Empreza de 'Cimentos de Leiria

Telefone 2 5017

CARLOS F. MEGA

SOLICITADOR ENCARTADO

Rua da Conceição, 120, 3.^o-E. — LISBOA

Eugénio Descamps, L.^{da}

Encadernações simples e de luxo — Livros
em branco para escrituração comercial —
Trabalhos tipográficos em todos os géneros

Largo de Santo António da Sé, 21, s/l

Telefone 2 3149 — LISBOA

LANIFÍCIOS AMANCIO SILVEIRA

Telefone 34

FÁBRICA DE CALÇADO JUCA

Marques, Pinto & Marques
EXPORTADORES

Fábrica de calçado de luxo, verão,
praia e todo o calçado nos mais
recentes modelos

RUA SANTOS POUZADA

Oliveira do Douro GAIA

MANUEL PAULO

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

ARTIGOS PARA CALÇADO

OLIVEIRA DO DOURO

VILA NOVA DE GAIA

JOSÉ MARIA RUIVO

Fragatas de aluguer para serviço de cargas e descargas

Escritório :
Alfândega de Lisboa
TELEFONE 2 2503

Residência :
Travessa das Isabels, 26
LISBOA

A ILVSTRADORA LIMITADA

FOTOGRAVURA ZINCO-GRAVURA

FOTO-ZINCO

TRICOMIA E DESENHO

RUA DE S. PAULO, 232

TELEF. 25764

LISBOA



PORTO — Vista parcial da cidade

Espumantes Naturais

• JUNQUEIRA,
• LUCIEN BEISECKER,
• DAMERY,
• BRASIL.

Caves da Curia, Ltd.

Exportadores-Viti-Vinicultores

CURIA — PORTUGAL

End. Teleg. CAVES

Vinhos de Mesa

Licôres Superfinos

• CORAÇAU D'HOLÂNDIA,
• TRIPLE BEISECKER,
• BRANDY BEISECKER,

AUTOSIL

BATERIAS — RECONSTRUÇÕES

AUTO ELECTRICIDADE
A. A. SILVA

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B, 26-C LISBOA

SE QUERE PRODUZIR E POUPAR, USE





C R A N D ' A C H E

Non diga...
desejo um lapis
diga antes: quero um
Caran d'Ache

Lisboa:
Dunkel & Arlunes Ltda
Rua Augusto 56
Tel. 24251

Porto:
Carlos Dunkel
Rua do Bomjardim 81
Telef. 1013

Var Ferreira, L. ^{da}

Tecidos de Algodão, Linho, Lã e Seda — Especialidades: Panos brancos, panos para lençóis, malhas, atoalhados, rouparia, colchas, seda e algodão para senhora — Fanqueiro, Retrozeiro, Mercador — Modas e Confecções — Camisaria e Alfaiataria — A casa que maior sortido tem e mais barato vende

117, Rua Campo d'Ourique, 121
126, R. Ferreira Borges, 138—Tel. 63631
LISBOA

FILIAL — Rua de Campolide, 68-A, B e C — Tel. 4 4164

Comércio de Lisboa

União de trapos e Desperdícios, L.^{da}

Lisboa conta no seu seio uma importante casa comercial, que se destaca entre todas as outras suas congéneres da nossa praça. É a «União de Trapos e Desperdícios, L.^{da}, com sede na Azinhaga da Fonte, 17, — telefone n.^o 58.261 — endereço telegráfico «UNITRAPOS» — Lisboa, fundada em 1915.

Dispõe a «União de Trapos e Desperdícios, L.^{da}», de amplos armazéns, onde tem sempre grandes «stoks» dos artigos do seu comércio, tais como; trapos de lã e algodão, papéis manufacturados, cartão, peles de coelho e sucatas, etc., fornecendo as principais Fábricas de lanifícios, de papel, armazéns de papelaria, fábricas de cartonagem, oficinas e estabelecimentos do Estado, etc..

Pondo em relêvo as excelentes condições em que é possível trabalhar neste ramo, êste estabelecimento tem à sua frente como sócio gerente o sr. Manuel Neves Martins, conhecidíssimo no meio comercial e industrial. É uma casa que honra o comércio de trapos, desperdícios, papéis inutilizados e manufacturados, podendo e devendo ser preferida por todo o público em geral.

PACHECO, L. da

Rua de Campolide, 76 — Telefone 4 1839
Fanqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.

S U C U R S A I S :
R. de Campolide, 97 **R. Luiz de Camões**
LISBOA **LAGOS**

CENTENO & NEVES, L.^{DA}

DROGAS, TINTAS E PERFUMARIAS
PRODUCTOS QUÍMICOS E FARMACÉUTICOS

Fabricantes dos alvaiades: ZEBRA, FIEL e NAVIO
204, 206, Rua da Prata, 208, 1.º — LISBOA — Tel. 26058

BAETA
JOALHEIRO
65, RUA AUREA, 67



LISBOA

Telefone 2 6329

Telefone 2 3822

Perdigão & Teixeira, L. da

Cabos de linho, Pita e Cairo — Lonas, Breu, Alcatrão e Pixe — Cabrestaria

OBRAS DE ESPARTO E DE PALMA, ARCHOTES, RAFIA, FIO DE JUTA E LINHO EM RAMA, CEIRAS, PARA LAGARES DE AZEITE, EM CAIRO E ESPARTO, ARREATAS, LÁTEGOS, CILHAS, PRISÕES CORDAS DE CARRO, CORDÉIS, CABEÇADAS, ETC.

Pincéis, brochas, fios de vela e linhol

1, Poço do Borratém, 3-LISBOA - Rua da Betesga, 2

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

SEDE EM LISBOA:

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

Telefones: Direcção 2 3623 — Escritórios 2 2331 — Estado 188

DEPÓSITOS:

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

Pôrto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telefone 117

Endereço Telegráfico: **PELPRADO**

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L. da
EXPORTADORES

VINHOS, AZEITES, VERMOUTHS,
BRANDYS, LICORES, MOSCATEIS,
VINAGRES, ETC..

ARMAZENS
Ginjal-Almada
Telef. Almada 20

LISBOA — End. Teleg. VALHO

ESCRITÓRIO
R. do Ouro, 140-1.º
Telefone 2 7162

O BARATO SAI CARO!!

Compre os **Fatos, Sobretudos e Gabardines**
para **HOMEM** e **MENINO**, na Casa

OLD ENGLAND

SARMENTO & C.º

RUA AUGUSTA (Esquina S. Nicolau) — LISBOA

e terá a certeza de ficar bem servido.
30 anos de existência dão completa garantia!



**“A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS”**

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

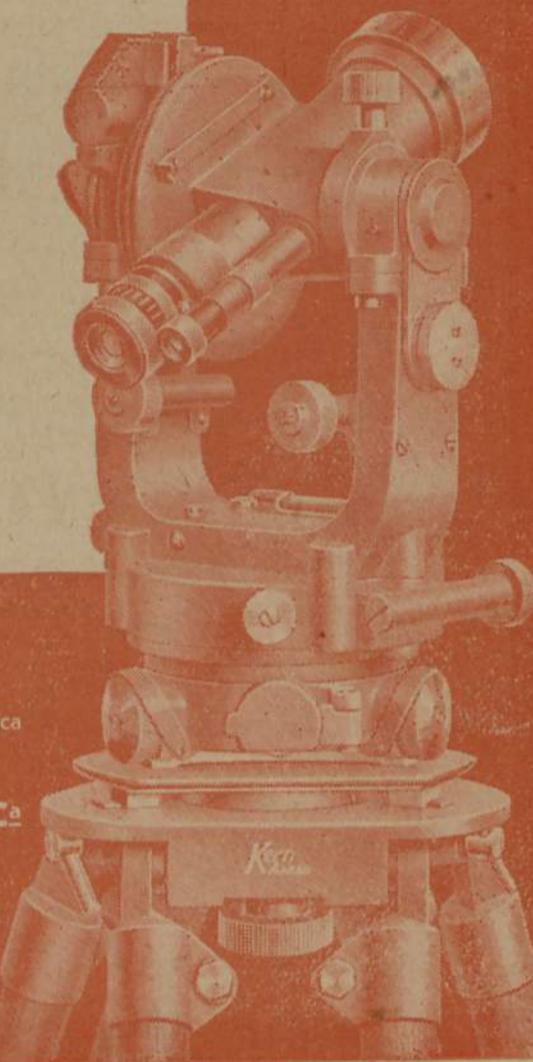
Rua da Horta Séca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

**Os novos
Teodolitos de
círculo duplo**

permitem obter
os melhores
resultados em
medidas, 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 & Cia

Lda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

PAPELARIA CARLOS

DE CARLOS FERREIRA, L.^{DA}

RUA AUREA, 36 -- LISBOA

TELEFONE 2 0244

Variadíssimo sortido de artigos para ESCRITÓRIO

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

**FALA-SE
FRANCÊS**

Gerente: FERNANDO RODRIGUES.

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Luiz Baptista, Sucessores, L.^{da}

Fabricantes de escovas de todas as espé-
cies em cabelo e em arame para máqui-
nas, tubos, garrafas, estradas, etc.



PARA HOGAÇ

Telefone
28807



ARAME D'AÇO

49, Rua da Fé, 49 — LISBOA

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.^o RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 29374/78
End. Teleg. TRANSPORTES

Telefone 5938
End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

Bivraria Escolar

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS
ESCOLARES

RUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA

T. S. F.

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
— PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —
PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.^o — LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

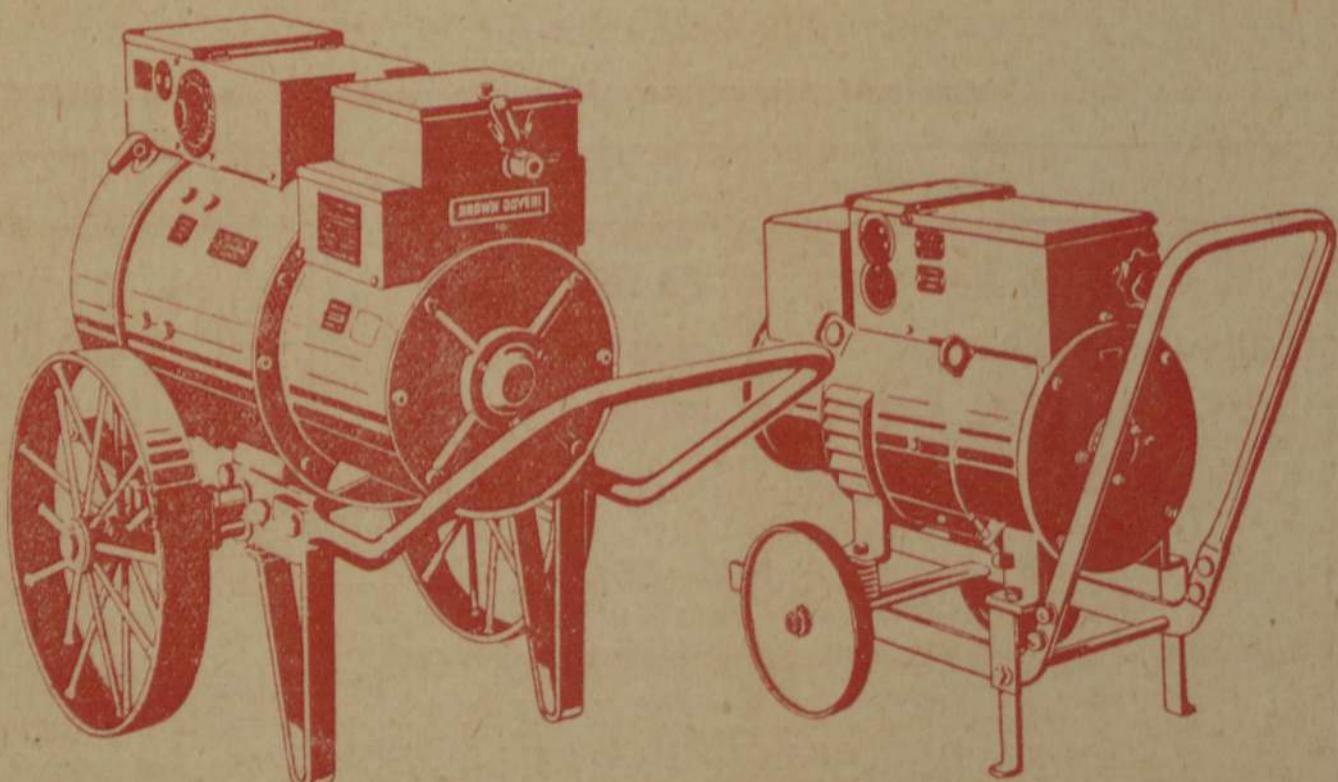
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

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 80-180 A e 240-300 A —



ADOLFO KORN

COMISSION - AGENT.
IMPORT.-EXPORT.



Rua das Fanqueiros, 207-1.º E.
LISBOA - PORTUGAL

TELEFONE: 2 5412
Telegrams: KORNFURS

Fábrica de Borracha Luso-Belga

— DE —

Victor C. Cordier, L.^{da}

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

Rua do Açúcar, 78

BEATO - LISBOA

Telefones n.ºs 3 8023 e 3 8012

Depósitos: LISBOA — Rua da Prata, 275 277

PORTO — Rua das Flôres, 138

—

Fabricação Geral de Artefactos de Borracha

Calçado «LUSBE»

E ARTIGOS PARA:

CIRURGIA - INDÚSTRIA -
CANALIZADOR - MÉNAGE
AUTOEVELO - EBONITES

Guarnecimentos de cilindros e rodas

Telefones P. B. X. { 2 2254
2 2255
2 2256
Telegrams: ROCHAMADO

Rocha, Amado & Latino, L.^{da}

FERRAGENS E FERRAMENTAS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

ARAMES E METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

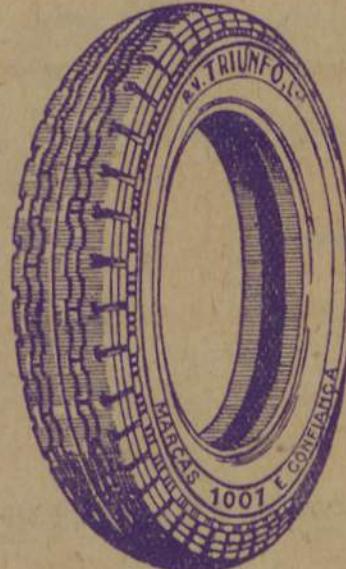
GAIOLAS E RÊDES

82, RUA DA PRATA, 86

L I S B O A

Recauchutagem e Vulca-

nização Triunfo, L.^{da}

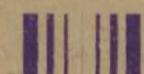


OS PNEUS RECAUCHUTADOS NESTA FÁBRICA,
NÃO DESCOLAM — DAMOS
CARTA DE GARANTIA
SEMPRE QUE NOS SEJA
— SOLICITADA —

DIRECÇÃO TÉCNICA:

Manuel da Costa Dires

Especializado nas principais fábricas
— da América do Norte e Sul —



R. DE COSTA CABRAL, 2551 a 2559

Telefone 9347 — P O R T O

Francisco das Santas

RUA DA BÉLGICA, 48 — Telefone n.º 1
VILA FRANCA DE XIRA

Consumo — Exportação — Vinhos — Aguardentes — Vinagres — Sempre aos melhores preços do mercado — Comprar nesta casa é ter a certeza de adquirir produtos de óptima qualidade, sendo garantia a conduta sempre seguida

Depósito em Lisboa:

RUA DA MADALENA, 253 — LISBOA

Carlos Farinha

NEGOCIANTE DE LÃS NACIONAIS
E ESTRANGEIRAS E SEUS DES-
PERDÍCIOS

R. dos Sapateiros, 30, 2.º

LISBOA

Telef. 2 4491

Teleg.: INDUSTIL

WIESE & Co.

AGENTES DE NAVEGAÇÃO



RUA DO ALECRIM, 12

Telef. P. B. X. 2 0181

L I S B O A

**Sociedade Agrícola da
Quinta da Cardiga, L. da**

Administração e escritório:

2 1334 — Praça Rio de Janeiro, 27

Estabelecimentos:

2 5650 — Calçada da Patriarcal, 24

4 4071 — P. Duque de Saldanha, 4 a 7

6 3210 — Rua Francisco Metrass, 6-C

Vinhos, Azeites e outros produtos da

QUINTA DA CARDIGA

Rogélia Durão Cruces, Limitada

NA VANGUARDA DAS ORGANIZAÇÕES
— COMERCIAIS CEREALIFERAS —

Agências: Pôrto e Funchal

Sede: VILA FRANCA DE XIRA

FOTOGRAVURA*Armeis & Moreno, L. da*

OFICINA DE ARTES GRÁFICAS — TRI-
CROMIA, FOTOGRAVURA, ZINCÓGRAFIA,
DESENHO, ETC..

36-A, TRAVESSA DE SÃO JOÃO DA PRAÇA, 38 (à Sé)

Telefone 2 8055 — LISBOA

**J. A. Freire, Sucessores
FREIRE & RODRIGUES**

Desperdícios de algodão para limpeza
de máquinas — Única casa que se de-
dica exclusivamente a este ramo de
negócio, e que iniciou e desenvolveu
— em Portugal no ano de 1900 —

Sócio gerente: CARLOS NEVES RODRIGUES

Avenida 24 de Julho, 104, 104-A — LISBOA — Telef. 6 3558

SOCIEDADE INSULANA DE TRANSPORTES MARITIMOS, L. da

Importadores de carvão, coke, briquetes e antracite,
Agentes das seguintes companhias de navegação:

DEUTSCHE AMERIKA-LINIE — HAMBURG-AMERIKA LINIE
NORDDEUTSCHER LLOYD — DEUTSCHE AFRIKA-LINIE

Correspondente da casa SCHENKER & C.^o
TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Agentes da LUFTHANSA A.-G.

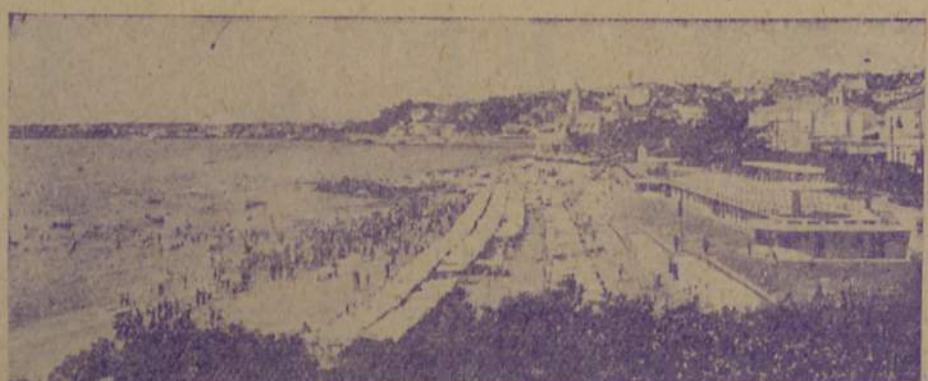
Mercadorias, Sub-agentes de passagens

Escrítorio: P. Duque da Terceira, 20 e 24-2.º

P. B. X. 2 6029 — 2 9725 — 2 9726

End. Teleg.: — DEPOSITOS

Depósito: DOCA DE ALCANTARA
Rocha de C. d'Obidos — Telefone 6 2782



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

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

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

HOTEL DA ITÁLIA (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

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

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurantes — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

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

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

Cinturaria Pires Branco

DE

Carlos Alberto Branco das Santos

Casa Fundada em 1835

TINGE, LAVA E LIMPA A
SÉCO TODA A QUALI-
DADE DE TECIDOS —

ENGOMAGEM RÁPIDA DE
FATOS E VESTIDOS, COM
GABINETES DE ESPERA
PARA OS EX.^{mos} CLIENTES

CALÇADA DO CARMO, 45 E 47

Telefone 21860 — LISBOA

Garland, Laidley & Cº Limited

ESTABELECIDOS HÁ MAIS DE UM SÉCULO

Agentes de Navegação e Transitários

Representantes das seguintes Companhias de Navegação:

BLUE STAR LINE
BROCKLEBANK LINE
FURNESS, WITHY & Cº LTD.
UNITED FRUIT Cº
BOOTH LINE
CUNARD WHITE STAR LINE
LAMPOR & HOLT LINE
YEWARD LINE

LISBOA — Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º

LISBOA — Rua Infante D. Henrique, 131

CHÁ NAMÚLI

À venda em todos os bons estabelecimentos do País

REPRESENTANTE:

Estabelecimentos Alves Diniz & C.ª

RUA DOS DOURADORES, 16-36

LISBOA

G. & H. Hall, L. da

Fabricantes de Refrigerantes:

DRY GINGER ALE
HALL'S QUININE TONIC
CRISTAL SODA WATER
LARANJADA NATURAL
GASOSA — LIMONADA

Drogas por grosso
e Produtos Químicos
para a Indústria

MINÉRIO DE MANGANEZ
de todos os teores e graduações

TINTAS ASFALTICAS
para imunização de madeiras

ENTREGAS IMEDIATAS

Carlos Empis

RUA DE S. JULIÃO, 23-1.º

14—Calçada da Cruz da Pedra— 4

Telefone 2 6226

L I S B O A

L I S B O A

Telefone 2 2374



ALTO DE S. JOÃO — LISBOA

António M. Rôlo Júnior

CANTEIRO
OFICINA E ESCRITÓRIO

44, Rua Moraes Soares, 44 — LISBOA

(Junto à paragem do eléctrico do Alto do Pina)

Telefone Norte 4 5730

Especialidade em construção de jazigos e ossários
de capela, Mausoléus, Campas e Epitáfios,
Limppezas e Reparações em Lisboa e Províncias

TENDO PARA TUDO PESSOAL DEVIDAMENTE HABILITADO

EXIJA UM MONUMENTO

à memória dos seus entes queridos

Preço ao alcance de todas as bolsas



Phoenix Assurance Company Limited

SEDE EM LONDRES

1782 — Mais de um século e meio de serviços prestados ao público — 1944

SEGUROS CONTRA FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA,
AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE
CIVIL E ACIDENTES PESSOAIS

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.º — PORTO
Em Lisboa: Costa Duarte & Lima, L.^{da} Rua Augusta, 100, 2.º-Telefone 26922

TELEFONES { 24893
81-119

Gregório José Lourenço

COMPRA E VENDE PEQUENAS E GRANDES QUANTIDADES DE SUCATAS DE COBRE, BRONZE, ZINCO, CHUMBO, METAL, FERRO, ETC. — TRAPOS DE LÃ E DE ALGODÃO, PAPEIS INUTILIZADOS DE TODAS AS QUALIDADES, ETC..

Séde: 60, R. DA RIBEIRA NOVA, 64
Armazéns: RUA D. JOÃO DE CASTRO, 40 a 46 (ao Rio Sêco)

Lisboa

Telefones { 2 7120
2 9951
2 8703Códigos RUDOLPH MOSSE
ABC, 6 th Edition-RIBEIROTeleg. «TITANIA»
APARTADO, 369**Abel Fernandes & C.ª L.ª**

INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS

TRANSPORTES INTERNACIONAIS**Sede em Lisboa****RUA AUGUSTA, 193, 1.º - Dt.º**

Filial no PORTO — Telefone 2451 — Rua Mousinho da Silveira, 126 1.º

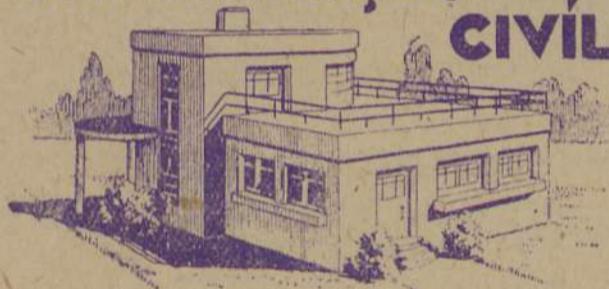
Virgílio Martins Correia
Praça do Município, 32, 2.º
LISBOA

Armador de Navios e agente de navegação, exportador de conservas, óleos de peixe, fariñas de peixe, sucatas de ferro e fôlha de Flandres e frutas do Algarve, e também : : : : : importador : : : : :

Tem fábricas de estanho em: FARO e LISBOA (Ginjal)

Tem escritórios em:

PORTIMÃO, FARO e LISBOA

FERRAGENS PARA CONSTRUÇÃO CIVILTELE-
FONE
27093**cromagem LANDOLT****CASA Unânia ROSSIO**
93.2º LISBOA**COMPANHIA DE SEGUROS
MUTUALIDADE
NA CONSTRUÇÃO CIVIL**SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO,
ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, MARÍTIMO, AGRÍCOLA, CRISTais, FURTO E
ROUBO, POSTAL**Largo do Carmo, 18-1.º, E. — LISBOA**

Telefone P. B. X. 25364

Agents em todo o país

Companhia Alcobia

Fornecedores dos melhores e mais lindos mobiliários

COMODAS DE ESTILOS — PORCELANAS
DE SAXE — ESMELHOS DE VENEZA
CANDEEIROS DE CRISTAL, DE FERRO
FORJADO E DE MADEIRA — TAPEÇARIAS
MARQUISSETTES E «VOILLES» SUIÇOS
: : : CARPETES DE LÃ : : :**Companhia Alcobia — R. Ivens, 14**

(ESQUINA DA RUA CAPELO)

TELEF. 26441

Correntes RenoldA TRANSMISSÃO MAIS PRÁTICA, ECONOMIA DE ESPAÇO,
ECONOMIA DE FORÇA — TRANSMISSÃO POSITIVA COM CÊRCA
DE 99% DE EFICIÊNCIA — FUNCIONAMENTO SUAVE,
LONGA DURAÇÃO**Harker, Summer & C.ª L.ª**14, Largo do Corpo Santo, 18
LISBOA152, Rua José Falcão, 156
PORTO

Empreendendo
uma viagem...



não se esqueça da sua
caneta-tinteiro **Pelikan**

Depósito transparente. Enchedor
automático sem tubo de borradela.

António Veiga

(Construtor Civil Diplomado I. I. L.)

EMPREITEIRO DAS OBRAS DE:
PONTE DE TAMEGA — LINHA DO DOURO
— VILA MEÃ —
— MOSCAVIDE — NORTE
E. N. — 12-1.ª — TROÇO DA POVOA
E. N. — 86-2.ª — TROÇO DE ALCAÇOVAS

Praça dos Restauradores, 13-3.

Telefone 27845 — LISBOA

SOCIEDADE L'AIR LIQUIDE



Todo o material para soldadura autogénia,
oxi-acetilenica e eléctrica a arco. Oxigénio —
Acetilene dissolvida — Gás carbónico — Amo-
niaco — Hidrogénio — Carboneto de cálcio
— Argon — Neon e outros gases raros — Sol-
das e desoxidantes para a soldadura a ma-
carico — Electrodos para a soldadura a arco

FÁBRICAS:

Lisboa — R. Pinto Ferreira (à Junqueira)

Telefone P. B. X. 3 linhas — 81-536

Porto — Rua Justino Teixeira, 657

Telefone 1744 — End. Telegr.: «AIRLIQUID»

SOCIEDADE NACIONAL DE CORTIÇAS

Anónima de Responsabilidade
Limitada

Tele	gramas: EUREKA-LISBOA
	fone: 2 4449
	, Poço do Bispo, 49

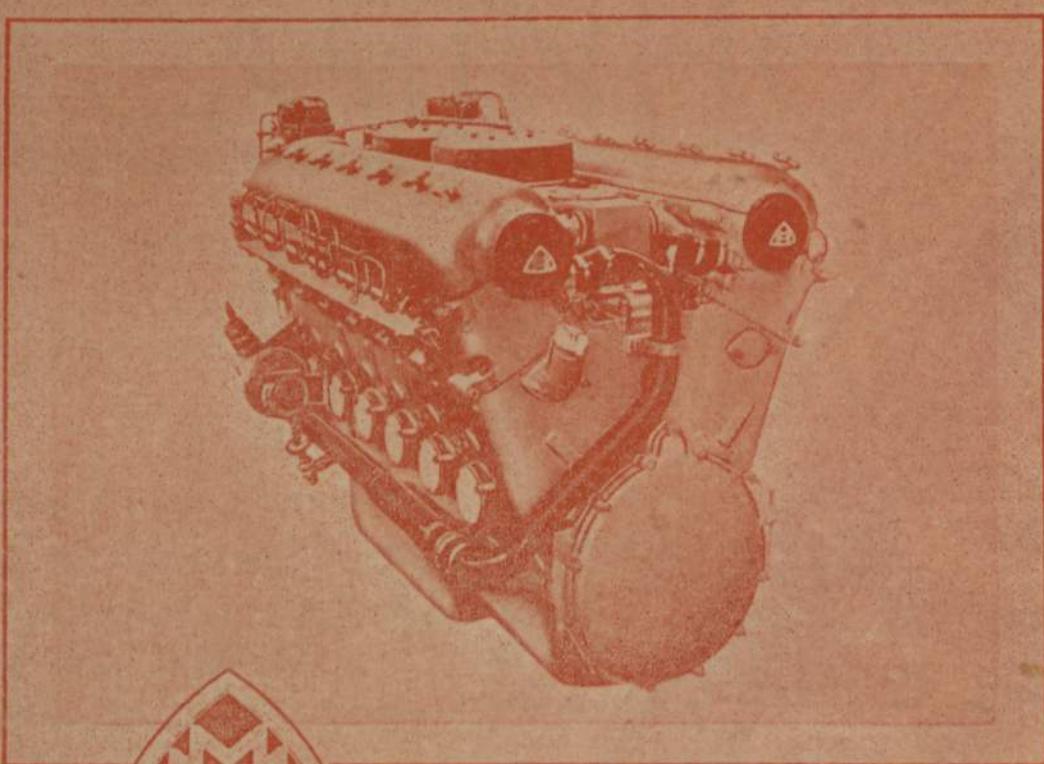
, Barreiro: 17
Códigos: BENTLEY'S-MASCOTTE
A. B. C. 5.ª, 5.ª (5 letras) 6.ª edições

CORTIÇA EM PRANCHA, VIRGEM,
REFUGOS, APARAS FINAS
E COMERCIAES, DISCOS,
PALMILHAS, CHAPEUS, etc..

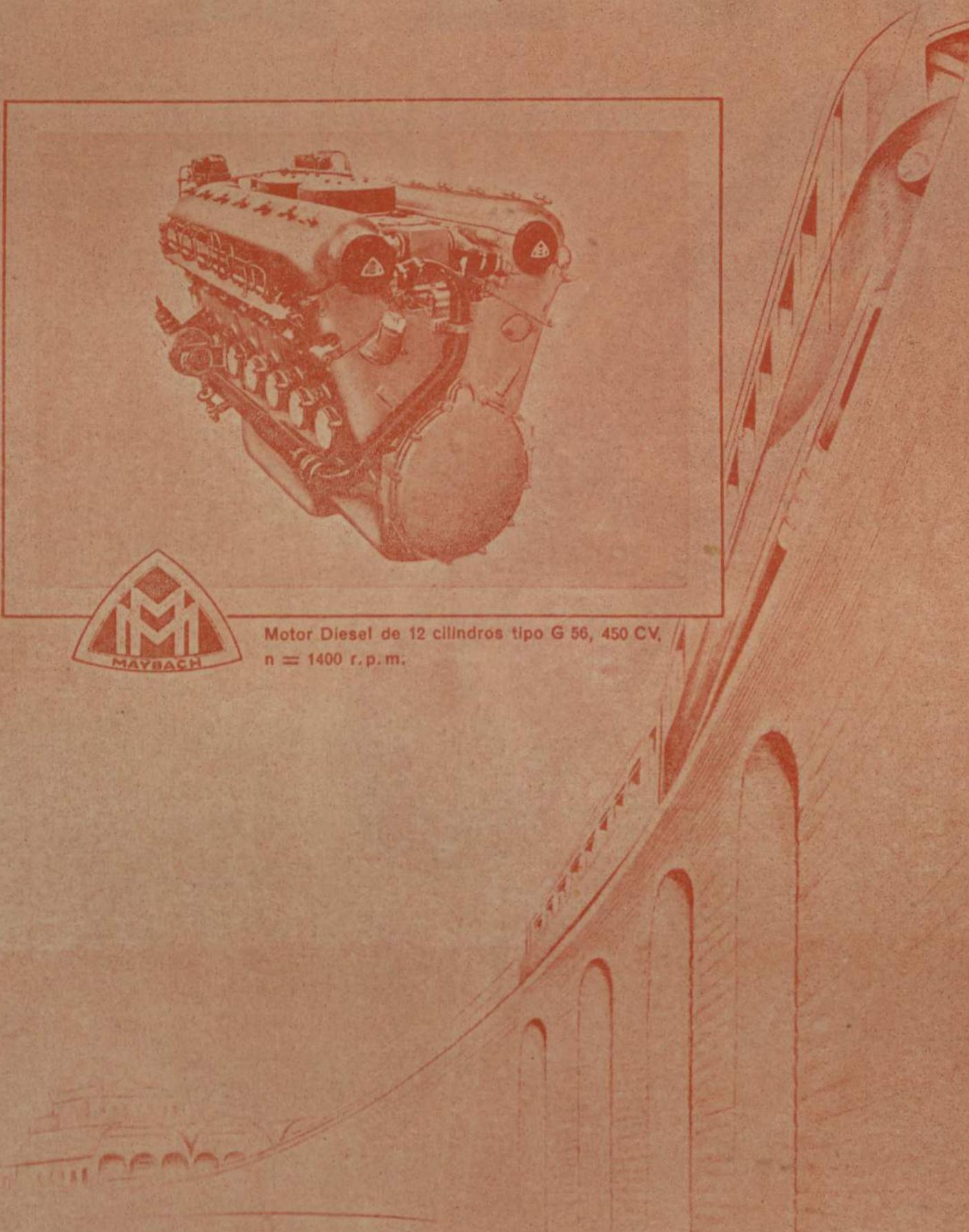
FÁBRICAS
Quinta 4 Olhos — Braço de Prata — **LISBOA**
Quinta Braamcamp — **BARREIRO**
Mesurado — **ESTREMOZ**, etc.

ESCRITÓRIO

TRAVESSA DOS REMOLARES, 23, 1.º
LISBOA



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 56, 450 CV,
n = 1400 r.p.m.



Maybach

ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS

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



DEPOSITÁRIOS:

NO SUL VASCONCELOS & C.[^]

RUA ANDRADE, 50-B — Telefone 51063 — LISBOA

NO NORTE ACOR, L.^{DA}

RUA FERNANDES TOMÁS, 405 — Telefone 2815 — PÓRTO