

2

C. P.
16 MAR 1950
TRAFEGO



LIT. CASTRO-LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANO 63.º

DE 16 DE MARÇO DE 1950

N.º 1494

*Materiais para Carrocarias
de Automóveis
e Auto-carros*
(TUDO PARA CARROCARIAS)

AUTO CARROCARIAS, L.^{DA}

Tele { gramas: CARROCARIAS
{ fone: 27533

Apartado: 406

RUA EUGÉNIO DOS SANTOS, 117-1.º

L I S B O A

VICTÓRIA HOTEL

Avenida da Liberdade, 170 — LISBOA

HOTEL ATLÂNTICO

MONTE-ESTORIL

Grande Hotel do Porto

R. de Santa Catarina, 197 — PORTO

*Todos classificados de 1.ª Classe
com todo o conforto moderno*

3 nomes — 3 garantias



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM:

A Z A M B U J A

Telefone: 15

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 263.7

**L I S B O A
P O R T U G A L**

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Es. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA } LISBOA
 } LOBITO
 } LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

(S. A. R. L.)

TRANSPORTES NACIONAIS

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Serviços auxiliares do caminho de ferro

Rua do Arsenal, 124, 146

L I S B O A

TELEF. P. B. X. 3 2151/54 — 3 2161/64

Rua Mousinho da Silveira, 30, 2.º

P O R T O

TELEF. 25938/9

ANIZ «DÓMÚZ»

Três tipos:

DÔCE — SÊCO — MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro!

A venda em todas as boas casas

Sociedade Dómúz, L.^{da}

E L V A S

DEPOSITÁRIO EM LISBOA:

Francisco Velez Conchinhas

RUA DOS FANQUEIROS, 356

TELEF. 27464 LISBOA

TELEFONE 72272

ITALI

FÁBRICA DE MASSAS ALIMENTÍCIAS

S. A. R. L.

CAMPO 28 DE MAIO, 33

L I S B O A

QUEM TEM SAÚDE E DINHEIRO

TEM O MUNDO NAS MÃOS!

A saúde não está ao alcance de todos, mas o dinheiro está à vossa espera na casa que mais sortes grandes tem distribuído há mais de meio século:

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÉA

TELEFONE: 20911

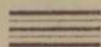
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

*Dinamos, motores, alternadores
e transformadores*

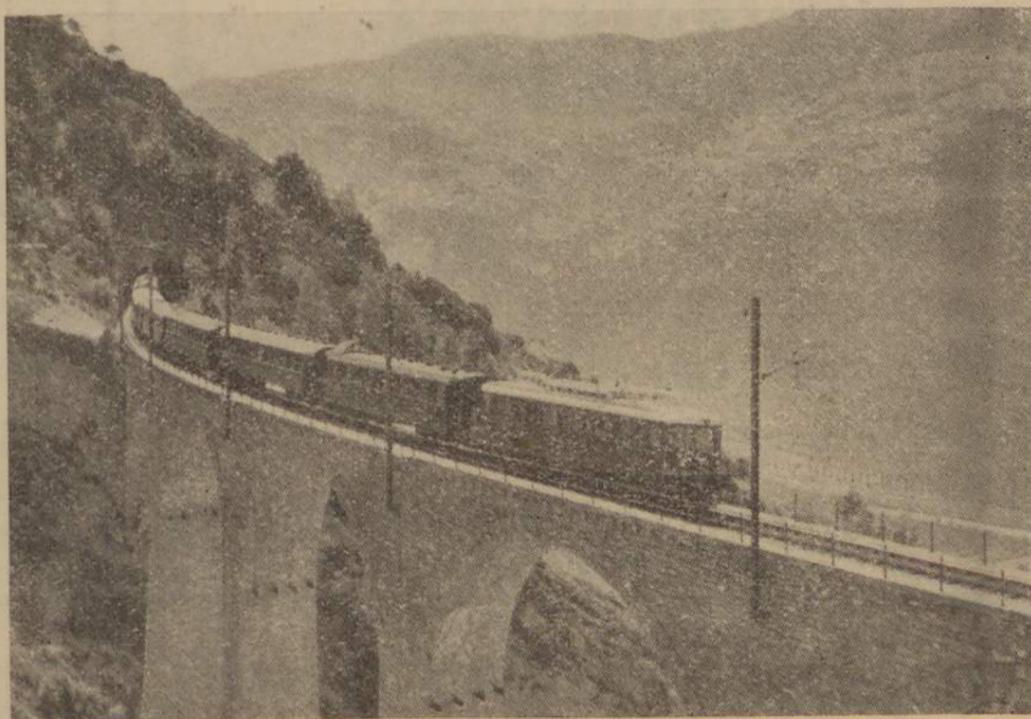
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO

TURBINAS A VAPOR



*Uma especialidade BROWN BOVERI
na técnica da tracção:*

Construção de modernas locomotivas
Diesel-eléctricas e com turbinas a gás



Locomotiva BoBo para comboios rápidos de 4.000 cv.



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} - Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º

TELEFONE: 23411

TELEGRAMAS: **BROWNBOWERI**

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5.30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Alev Saldanha — Ruio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal



AGUA CASTELLO
 PIZÕES-MOURA

*há só uma:
 a que tem esta
 cápsula na garrafa*



EM CASO DE DÚVIDA EXIJA A CÁPSULA.

**COMPANHIA DE SEGUROS
 «BONANÇA»**

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
 RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
 FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
 Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100, 1.º-LISBOA

Sociedade Industrial Aliança

S. A. R. L.

CAPITAL REALIZADO 20 MIL CONTOS

Fábrica na

RUA DA JUNQUEIRA, 9-11

TELEFONES { 38091
 38092
 38093

**BOLACHAS — CHOCOLATES
 DROPESES — REBUÇADOS**

Fábricas:

*de Moagem no CARAMUJO
 de Massas no PORTO*

TODO O MUNDO ABONA E SÓ QUERE
AS MALHAS DE SEDA



FÁBRICA DE MALHAS

Figueiredo & C.ª, L.ª

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

RUA DUARTE GALVÃO, 48

Telef. 58066 LISBOA Teleg. CORONA

SOLDADURA ELÉCTRICA
MOTORES ELECTRICOS
ELECTRO BOMBAS
FERRAMENTAS ELÉCTRICAS

Elin e Lincoln

Arrancadores e Disjuntores

Vários Caudais

Berbequins, Esmeriladoras, Pulidoras



SOCIEDADE LUSO ELÉCTRICA, L.^{DA}

TELEF. 60331 11, CALÇADA MARQUÊS DE ABRANTES, 13 LISBOA

EVERY

EVERY PORTUGUESA, L.^{DA}

SEDE

FILIAL

L I S B O A

P O R T O

R. BRAAMCAMP, 66-7.^o

R. D. JOÃO IV, 23

TELEF. 42001

TELEF. 22144

BALANÇAS

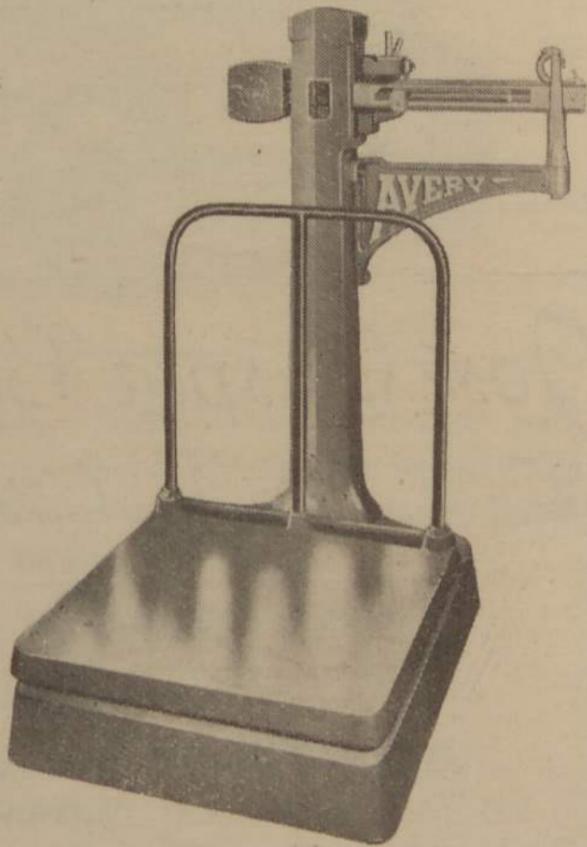
BÁSCULAS

✱

MÁQUINAS

DE ENSAIO

DE MATERIAIS



**J. A. FREIRE, SUCESSORES
FREIRE & RODRIGUES**

Desperdícios de Algodão para Limpeza de Máquinas

*Única casa que se dedica exclusivamente
a este ramo de negócio, e que iniciou e
desenvolveu esta indústria em Portugal
no ano de 1900*

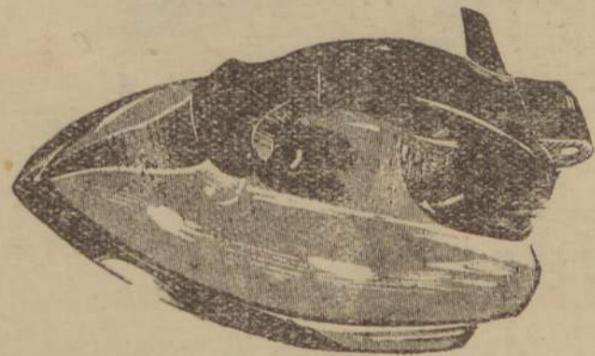
EMPRESA RECOMENDADA PELA C. P.

Direcção Técnica de **Carlos Neves Rodrigues**

Avenida 24 de Julho, 104, 104-A - LISBOA

TELEFONE 6 3558

**Engomar com ferro eléctrico automático
É UM PRAZER!**



RADIONDA

De **ERNANI PEDROSO RODRIGUES**

RUA DA VICTÓRIA, 94, 1.^o

Telefone: 3 2716

WATERMOTA

Motores marítimos a gasolina
de 3, 6, 10/32 HP

BAIXO CONSUMO

POUCO PESO

ALTO RENDIMENTO

CONSTRUÇÃO INGLESA

AGENTES GERAIS:

MASCARENHAS & C.^o

Trav. do Corpo Santo, 10 1.^o-Dt.^o - LISBOA

FÁBRICA DE MALHAS CINDAL, L.^{DA}

VENDA DIRECTA AO PÚBLICO

MALHAS EXTERIORES

GRANDES DESCONTOS PARA REVENDA

EXECUÇÃO APRIMORADA DE QUALQUER MODELO POR ENCOMENDA

Rua Presidente Arriaga, 27 — Telef. 60486

(à Pampilha)

L I S B O A

MOTORES DIESEL TERRESTRES E MARÍTIMOS
 MOTORES A GASOLINA E A PETRÓLEO
 GRUPOS ELECTROGÉNEOS
 GRUPOS MOTOBOMBAS
 MATERIAL DÉCAUVILLE
 CAMIONS — TRACTORES
 MAQUINAS EM GERAL
 AÇOS — FERRAMENTAS
 INSTALAÇÕES DE FORÇA MOTRIZ
 ORÇAMENTOS — MONTAGENS — REPARAÇÕES
 SERVIÇO DIESEL COMPLETO

MOTODIESEL, LDA.

RUA DE S. PAULO, 117 A 121

TELEFONE 23938

L I S B O A

Companhia Nacional de Fiação

e

Tecidos de Torres Novas

S. A. R. L.

FUNDADA EM 1845

Fiação e Tecelagem de Linho e Cânhamo

Escritório em LISBOA

Rua de S. Nicolau, 2-1.º

APARTADO 278

Telefone. } 30144
 P. P. C. A } 30145

Endereço Telegráfico:

«NOVETORRES»

Fábrica em TORRES NOVAS

Telefone: 2117

A Fundação Tipográfica

G I N I

DE

MANUEL GUEDES,

L I M I T A D A

A MAIOR ORGANIZAÇÃO FABRIL
 NACIONAL DE FUNDIÇÃO DE TIPO

Continua trabalhando para o desenvol-
 vimento das artes gráficas portuguesas,
 fornecendo-lhes impecável material tipo-
 gráfico com os mais delicados e originais
 desenhos

Sede, Fábrica, Escritório e Armazéns:
R. FRANCISCO METRASS, 107

(Edifício próprio)

L I S B O A

Telefones 6.2514-6.3276

José Gaspar Carreira,
L i m i t a d a

CASA FUNDADA EM 1896

ARMAZÉM DE PAPELARIA
 ARTIGOS DE ESCRITÓRIO

MERCEARIAS FINAS
 SABONETE E PERFUMARIAS

Escritório e Armazém:

RUA DOS FANQUEIROS, 360-1.º

Telefone 27 656 Telegramas «Parcarreira»

L I S B O A

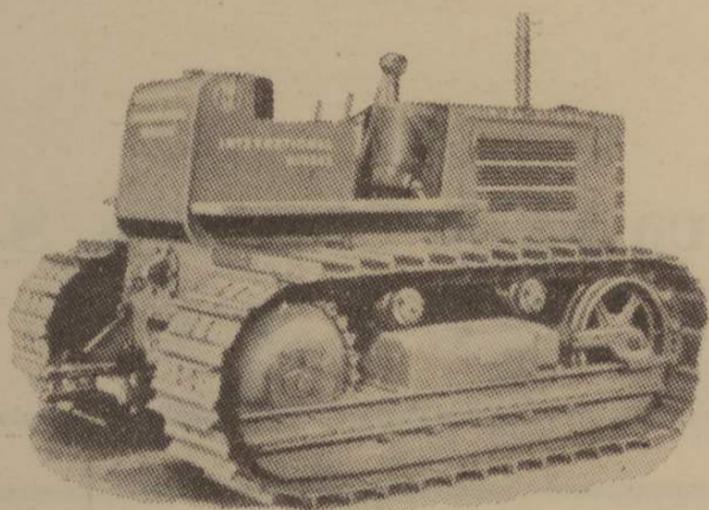
CHOCOLATE NELIUS

O MELHOR
MAIS CARO
MAIS NUTRITIVO

UM PRODUTO DA FAVORITA

INTERNATIONAL

Mc Cormick-Deering

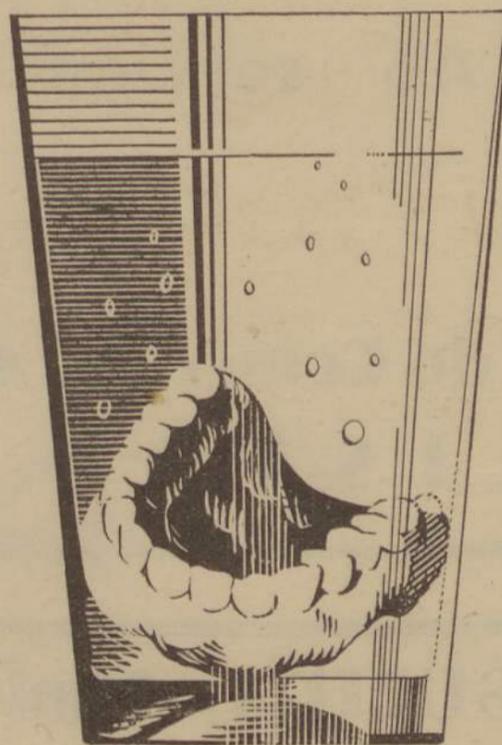


Tractores de rodas — Gadanheiras — Charruas para tractor — Semeadores de milho — Grades de discos — Cultivadores — Ceifeiras atadeiras — Tractores Diesel de rasto contínuo

Distribuidores exclusivos:

FASSIO, LIMITADA

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32
L I S B O A



POLIDÁVI

PÓ
PARA LIMPAR
DENTADURAS POSTIÇAS

SE NÃO ENCONTRAR À VENDA NA SUA LOCALIDADE
PEÇA-O AO DEPOSITÁRIO

FARMÁCIA JAIME COSTA

68, Rua do Conde de Redondo, 72 — Telefone: 54342 — LISBOA

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.º

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7

«A Nova Loja dos Candeeiros»

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

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela compa-
nhia, tomando responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 22942



Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

NOGUEIRA, Limitada



L I S B O A:

R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82

P O R T O:

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE - Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE L'EST - Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas - Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON - Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE - Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. - Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS - Montrouge (Seine), França. Contadores (água-gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI - Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS - Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION - Paris. Ferro redondo para cimento armado, Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER - Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

DESDE 1858

QUE

A Companhia Nacional de Navegação

contribui para o progresso

e o prestígio do Império

em todas as suas

rotas marítimas

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

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

1494

16—MARÇO—1950

ANO LXIII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Director RAÚL ESTEVES
Vice-director ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

O 65.º Aniversário da «Gazeta», pelo <i>General RAUL ESTEVES</i>	3
Um apontamento da visita à Barragem do Castelo do Bode, por <i>VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	4
Caminho de Ferro Cabo-Cairo, pelo <i>Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO</i>	5
Artesanato e Turismo, pelo <i>Dr. JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES</i>	11
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	13
Revelações de um repórter de serviço...: Comboios em Miniatura	15
A infeliz linha do Douro, por <i>GUERRA MAIO</i>	17
Imagens e Factos do Passado, reportagem de <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	21
Comunicações Internacionais de Portugal, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	25
O Turismo e a culinária nacional, por <i>ANTONIO MONTÊS</i>	29
A soldadura nos Caminhos de Ferro Ingleses, por <i>N. W. SWINNERTON</i>	35
Publicações recebidas	38
Recortes sem comentários	48
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	50
Há 50 anos	51
Parte Oficial	52
Gondomar	53
Porto	56

O 63.º Aniversário da «GAZETA»

Pelo General RAÚL ESTEVES

CELEBRA agora a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o seu 63.º aniversário, e justo é que ele seja assinalado, pois que, fiel ao seu primitivo programa e aos louváveis intuitos do seu fundador, ela tem cumprido sem desfalecimentos a missão que assumiu no nosso meio jornalístico.

Como órgão especialmente destinado ao estudo e vulgarização dos assuntos respeitantes a comunicações, e mais especialmente a comunicações ferroviárias, nos milhares de números que já conta a sua ininterrupta publicação encontram-se os mais valiosos e variados subsídios para quem se queira dar à tarefa de avaliar do progresso e do desenvolvimento daquele importante ramo da economia das Nações.

A «Gazeta» tem mantido sempre as suas colunas à disposição de tantos ilustres colaboradores, que a ela têm trazido o mais profícuo e interessante labor.

Assim, constitui ela um importante repositório de lições e informações, por onde se pode bem avaliar todo o esforço e toda a ciência que, entre nós, têm sido desempenhados na organização e no aperfeiçoamento das comunicações.

Também a direcção da «Gazeta» tem tido, neste longo período, a fortuna de encontrar, para a assumir e manter no maior grau de eficiência, dois homens de acção e de excepcionais qualidades de trabalho: o saudoso fundador Mendonça e Costa, e o seu digno continuador, o actual director Carlos d'Ornellas.

No momento em que passa este seu 63.º aniversário, não podemos deixar de cumprir o grato dever de a todos deixar aqui consignado o mais sincero e caloroso agradecimento.

Num meio tão volúvel e tão ingrato para a missão educadora do jornalismo, o exemplo tão frisante da «Gazeta de Caminhos de Ferro» pode seguramente atestar o que pode a dedicação e a tenacidade de todos aqueles que, com inquebrantável energia, porfiam em manter, no mais lisonjeiro nível, uma publicação consagrada a tão importante ramo da actividade económica, ao qual se ligam incontestáveis interesses nacionais.

Um apontamento da visita à Barragem do

Castelo do Bode

Por VIDAL CALDAS NOGUEIRA

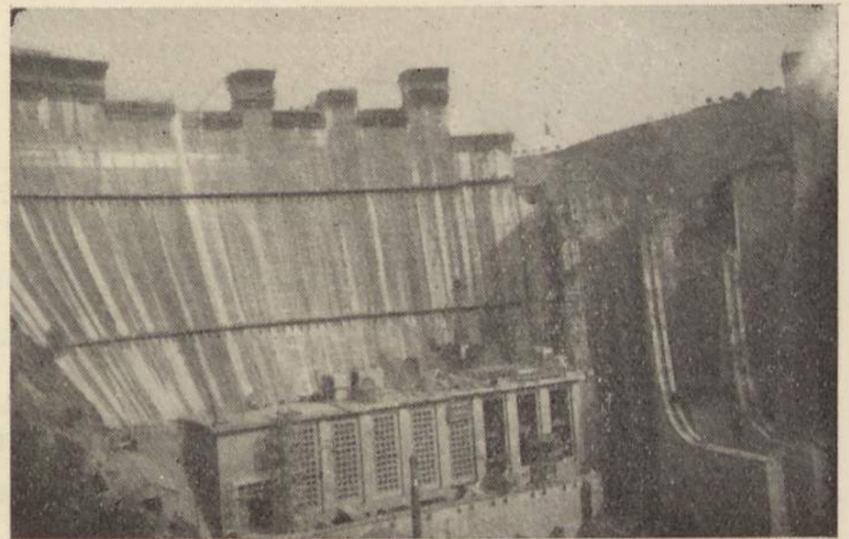
É hoje comum realizarem-se excursões de visita à Barragem do Castelo do Bode, em pleno rio Zézere. Realmente, os portugueses devem visitar esta obra gigantesca, não só para sentirem legítimo orgulho nesse magnífico empreendimento, mas especialmente para anteverem a certeza positiva de que, em futuro próximo, a vida económica ser-lhes-á facilitada, em face do aproveitamento de energia dos grandes sistemas hidro-eléctricos nacionais.

Aos sistemas hidro-eléctricos já em curso — e são eles, o do Lima, com 400×10^6 Kwh; o do Cávado e Rabagão, com 400×10^6 Kwh; o do Douro Nacional, com 800×10^6 Kwh; o do Paiva, com 250×10^6 Kwh; o do Coa, com 400×10^6 Kwh; o do Tejo-Ocreza, com 400×10^6 Kwh; o do Guadiana, com 180×10^6 Kwh — veio juntar-se o do Zézere, cujo aproveitamento atingirá 700×10^6 Kwh.

Neste apontamento, quero referir-me particularmente às principais características da produção do rio Zézere. O curioso folheto que a «Hidro-eléctrica do Zézere» me proporcionou, quando, há dias, visitei o escalão do Castelo do Bode, contém este quadro sucinto:

Desloquei-me, pois, ao Castelo do Bode, num destes últimos domingos de sol primaveril. Aproveitá-los em passeios é condensar em algumas horas o que os nossos avós dificilmente apreciaram numa vida inteira...

Acompanhei um pequeno grupo de visitantes, por acaso, ferroviários distintos — os srs. Manuel de Oliveira, Manuel Branco e J. Seita Gordo. Na barragem, um funcionário da empresa construtora deu-nos todos os esclarecimentos e guiou-nos numa visita pormenorizada às instalações da central e da barragem propriamente dita e, ao mesmo



Um curioso aspecto da Barragem

tempo, descreveu-nos o delicado exercício de todo o equipamento do estaleiro.

A reprodução, nesta revista, daquilo que, *in loco*, nos impressionou era descabida, porquanto todos os que se interessam pela evolução económica e

CARACTERÍSTICAS DO APROVEITAMENTO						
Locais das barragens e centrais	Altura das barragens (m.)	Capacidade das albufeiras (Milhões de m. c.)	Área das bacias (Km. ²)	Altura da queda bruta (m.)	Potência a instalar (C. V.)	Energia permanente anual (milhões Kwh)
Cabril	125	600	2.340	115 a 65	146.000	190
Bouça	65	49	2.350	54	90.000	110
Castelo do Bode	115	1.070	3.950	95 a 53	186.000	380
Constância	12	5	—	7	12.000	20
Totais	—	—	—	—	434.000	700

Vê-se que a Barragem do Castelo do Bode é, entre as outras, a de maiores proporções.

A sua construção obedece a requisitos de ordem técnica, que a tornam uma das mais importantes obras de engenharia que se têm realizado em Portugal.

É por isso que ocorrem àquele local muitos visitantes, uns para colherem uma pálida ideia sobre a magnitude dos trabalhos e para constatarem o que é, afinal, esta barragem, e outros para saciarem a sua curiosidade de técnicos, na presença duma obra que, em organização, sendo sobremaneira complexa, é, indiscutivelmente, genial.

técnica da sua terra devem sem demora visitar aquela barragem. É de prever que, dentro de alguns meses, estando já a central hidro eléctrica em funcionamento, o Castelo do Bode se torne uma curiosa e simples zona de turismo, olhando a estrada que fica sobre a lombada da barragem, atendendo também ao espectáculo sublime que nascerá do enorme espelho da água espalhada pela albufeira, e não esquecendo a sua posição privilegiada a 7 quilómetros da estação de Santa Cita. Certo é que, de futuro, quem visitar Tomar e o seu Convento não esquecerá de acrescentar ao seu programa de excursão a Barragem do Castelo do Bode.

Caminho de Ferro

CABO-CAIRO

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O Continente Africano, maciço na sua estrutura, não dispõe de meios naturais de penetração, não obstante ser recortado por alguns grandes rios.

De entre eles somente o Zaire permite acesso fácil ao interior, embora em pequena extensão e com restrições além de certo limite.

O Niger e o Nilo são grandes rios como o Zambeze o é, mas praticamente fechados nas suas barras à navegação.

No interior tem grandes extensões navegáveis, mas por barcos de reduzida tonelagem. E a sua ligação com os portos exige o concurso de grandes extensões de caminhos de ferro.

Ora, os caminhos de ferro são magníficos instrumentos de transportes; são, como alguém os definiu, a mais poderosa alavanca do progresso; mas são de cara construção e de dispendiosa exploração.

Não se fazem caminhos de ferro com a facilidade com que se abrem estradas, nem se movimentam comboios como se fazem deslizar camions.

Há, pois, que estudar a melhor maneira de servir o interior do Continente, sem excessos inoportunos de despesa, que tornariam os transportes muito caros; e há por isso necessidade de coordenar todos os meios de acção.

Os grandes lagos que do norte a sul rasgam o continente em grandes extensões e que à causa dos transportes podem dar eficiente colaboração não se ligam por meios naturais e exigem, como os grandes rios, o concurso dos caminhos de ferro para poderem ser valorizados os seus préstimos. E, situados muito no interior, grandes são as extensões a percorrer para se porem em comunicação com o litoral.

O caminho de ferro é, pois, o elemento essencial e indispensável para a valorização do continente.

Coordenar a sua acção e o seu emprego é, portanto, uma necessidade primacial e nesse sentido estão trabalhando os homens responsáveis pela valorização dos seus recursos, nos quais a Europa depauperada põe justificadas esperanças de ressurgimento económico.

As linhas férreas de penetração, que dos principais portos de um e outro lado do continente se dirigem para o interior, precisam estabelecer comunicação entre si. E essa interligação que se justifica em tempo de paz, representa necessidade imperiosa em tempo de guerra. O continente tem de ser atravessado por linhas estratégicas que ponham o Oceano Atlântico em ligação com o Indico por transversais continentais.

Há, pois, que criar no interior do vasto território uma grande artéria de coordenação, que represente como que a espinha dorsal de uma rede de comunicações que abranja nas suas grandes malhas todos os territórios desde a costa do Atlântico à costa do Indico, e desde o Mediterrâneo ao Norte, até aos mares que delimitam o Sul.

Volta assim a ter actualidade a célebre linha Cabo-Cairo, nascida de um sonho imperialista de domínio integral do Continente, e convertida agora num instrumento de coordenação de transportes ao serviço de uma causa que a todos beneficie.

Como nasceu a ideia de um caminho de ferro Cabo-Cairo

Cecil Rhodes, que da Inglaterra se deslocou para a África do Sul à procura de melhoras para a doença que o afligia, viu-se de repente transformado em nababo com a descoberta das minas de diamantes de Kimberley, de cuja exploração ele se tornou a figura principal e dominante.

Pondo a fortuna assim alcançada e a de alguns dos seus amigos, que com ele enriqueceram, ao serviço do engrandecimento do seu país, sonhou um dia com a conquista de todo o Continente Africano para a Corôa Inglesa, então no auge do seu poderio.

Essa conquista far-se-ia com a construção de uma cinta de ferro, que o cingiria de Norte a Sul, do Cabo ao Cairo.

E o sonho começou logo a ter efectivação.

A morte surpreendeu-o a meio da realização

deste grandioso sonho, que era dominar todo o continente por meio dos caminhos de ferro.

Segundo ele, do caminho de ferro Cabo-Cairo que constituiria a linha dorsal do sistema dos transportes acelerados, sairiam ramais para Leste e para Oeste ligando-o com os principais portos existentes ao longo de uma e outra costa Africana assenhoreando-se assim do domínio de todo o Continente pelo fácil e rápido transporte de tropas e de munições.

A primeira vítima dessa ambição desmedida foi Portugal que viu Angola separada de Moçambique com desprezo de todos os tratados de vassalagem firmados pelos indigenas e até de ocupação incontestável. A segunda vítima foi a República do Transvaal e a do Orange. Ele foi o fomentador da guerra Anglo-Boer que riscou do mapa de África aquelas duas Repúblicas Sul Africanas.

A terceira vítima seria talvez o Congo Belga ou a Alemanha que se julgava já dona do território a Leste do lago Tangânica, mas que não pudera fazer a sua ocupação completa, estando o seu interior sujeito a um golpe de mão.

Mas a morte surpreendeu-o a meio da realização de tão ambicioso sonho de dominar todo o continente por meio do caminho de ferro que caminhava avassalador.

Com efeito, o caminho de ferro, saindo do Cabo, avançou rapidamente até Bulawayo e logo a seguir até Salisbury, centro de entroncamento de um caminho de ferro que partindo do porto da Beira facilitaria o avanço da linha principal, já apontada em direcção ao lago Tangânica que devia contornar por leste para entrar no território já de posse da Inglaterra e que confinava com o território Alemão.

Para continuar com o avanço da linha precisava de mais dinheiro. O Governo Inglês não lhe garantiu o empréstimo que ele propunha levantar, mas encontrou logo particulures que lhe emprestaram 252.800 libras, e a «Rhodésia Railways» já por ele formada, conseguiu um empréstimo de três milhões de libras ao juro de 4% garantido pela célebre Companhia «Chartered» que representava a sua organização financeira e o seu instrumento de ocupação.

Assim estava assegurado, financeiramente, o prolongamento do caminho de ferro desde Salisbury até ao lago Tangânica, numa extensão que devia andar por 1.500 milhas.

Salisbury havia sido atingida em Maio de 1899. E quando tudo se preparava para o prosseguimento da tarefa, surge a guerra Anglo-Boer, declarada a 11 de Outubro do mesmo ano, paralisando toda a actividade construtiva.

Apenas se tratou de melhorar a ligação de Bulawayo com o porto da Beira, por Salisbury, a fim de servir ao transporte de tropas e munições em direcção à fronteira norte do Transvaal.

A morte de Rhodes e a mudança da política ferroviária

A guerra Anglo-Boer terminou em 31 de Maio de 1902, isto é, pouco depois da morte de Rhodes em Muizemberg. Não teve já o prazer de ver os Boers aniquilados.

E pode bem dizer-se que com a morte de Rhodes, o seu sonho em acção passou à categoria de simples aspiração.

Só Rhodes, com a sua energia e com a sua audácia seria capaz de lançar a linha férrea através do território Alemão de Tanganica. E levá-la apenas até ao sul do lago não oferecia vantagens, nem políticas nem económicas.

Por isso foi dado um novo rumo e uma nova orientação à marcha, verdadeiramente triunfal, do caminho de ferro. Em lugar de dar seguimento à linha de Salisbury julgou-se preferível infiltrá-la para noroeste ao encontro das minas de carvão pouco antes descobertas em Wankie e das minas de cobre encontradas mais além, em Kafue.

A Rhodésia Railways construiu a linha até Kalamo; a Machona Railways até Broken Hill e a «Rhodésia Katanga Junction Railways and Mineral C.» até à fronteira do Congo Belga onde chegou em 1910.

Ao mesmo tempo que o caminho de ferro da Rhodésia atingia a fronteira do Congo, chegava também ali a linha belga que o havia de prolongar até Elizabethvill, e mais além.

Se, porém, a linha férrea, com a nova orientação servia um interesse, o objectivo político morria às portas do Congo Belga.

Por isso não se poderia dizer com Lionel Wiener que ao chegar o carril ao Congo Belga, Cécil Rhodes podia morrer!

Antes diria que Cécil Rhodes morreria sim, de desgosto por encontrar o caminho barrado e não poder contar com os flibusteiros da «Chartered» para o desobstruir.

Nós supomos até que se ele tem sobrevivido à guerra, o traçado teria continuado em direcção ao lago Tanganica, como havia planeado. E a razão é simples. Ele tinha-se assegurado da cedência de uma faixa de território Belga, ao longo da fronteira Oeste do lago Tanganica; prevendo a hipótese mais que certa de não poder já surpreender os Alemães que acabavam de celebrar um tratado com a Inglaterra para a partilha de influências na África Oriental.

Em tal caso voltar-se-ia para o Congo Belga contornando o lago por Oeste.

E alcançando assim a ligação, daria as mãos aos caminhos de ferro do Egipto efectivando a sua aspiração.

A expansão territorial para leste e para oeste seria a segunda parte do seu plano: «África British from Cape to Cairo» que outros se encarregariam de

realizar se a sua vida e as suas forças para tanto não chegassem. Essa empresa era bem mais árdua do que a primeira. E os que lhe herdaram a aspiração não lhe herdaram a audácia e o génio.

Os caminhos de ferro do Egipto e os planos de Rhodes

O Egipto é o seu Nilo que corre de Sul para Norte. E como o Egipto não o dominava todo, era sua ambição ocupá-lo até às cabeceiras.

Foi por isso que se meteu em guerra com os Derviches, que acabou por submeter, após lutas duras e esforçadas, e com auxílio dos Ingleses. Foi nestas campanhas do Sudão que Lord Kitchner se evidenciou como grande cabo de guerra que tão inglória-mente devia morrer no fundamento do Hampshire no mar do norte, logo no começo da grande conflagração de 1914 a 1918.

Por isso os planos de Rhodes não mereceram atenção da parte do povo egípcio nem dos ingleses que o dominavam.

Nem mesmo que o Egipto não estivesse em guerra com os Mahdistas a ideia os poderia entusiasmar,

porque haviam de ver nela um fortalecimento do domínio da Inglaterra no seu território.

E se os seus caminhos de ferro se foram sempre encaminhando para sul, foi porque era ao longo do vale do Nilo que a guerra da conquista do Sudão podia prosseguir. É certo que o avanço da linha fa-

vorecia os planos de Rhodes, mas exigências da guerra é que a isso obrigavam.

É porém de notar que se os caminhos de ferro através do Nilo chegaram já até Sennar, Kosti e El Obey, eles não tiveram até hoje a continuidade exigida pelo pensamento de Rhodes.

Os caminhos de ferro Egípcios de bitolas diferentes sofrem interrupção entre Wadi Haff e Abu Hamed. E nem os Ingleses enquanto dominaram o

Egipto, nem os Egípcios, depois de alcançarem a independência, mostraram propósitos de fazer a ligação.

A navegabilidade do rio entre os pontos referidos serve bem as necessidades e as exigências do seu tráfego.

E para efeitos de turismo, que é uma das grandes fontes de riqueza do Egipto, a interrupção, longe de ser uma causa de afastamento, parece ser antes um motivo de atracção pelo pitoresco da viagem.

O que se tem passado com o caminho de ferro Cabo-Cairo depois da morte de Rhodes

Para os Ingleses a ideia de uma ligação do norte a sul

do continente sob a sua égide, mesmo expurgada da ambição de domínio da África toda, continuava a ser fascinante.

Mas agora não era já obrigada à cinta asfixiante de ferro continua de um a outro extremo, mas antes à ligação pelo caminho de ferro e pela navegação aquática



dos extremos do continente sob a sua égide, aproveitando-se os lagos e os rios encontrados pelo caminho.

O estribilho ou «leitmotif» agora era «Cape to Cairo Railway and River Route».

A Bélgica continuou com o seu programa de construções ferroviárias onde as exigências económicas da Colónia as impunham, sem se importar com o plano de Rhodes.

Assim o troço de Kindu a Kongolo foi aberto à exploração em 1910. E o troço mais ao Norte, entre Stanley Ville e Ponthierville havia já sido aberto à exploração em 1908.

Entre um e outro troço medeia uma extensão de 320 quilómetros, que é percorrida pela navegação do Congo, aqui com o nome de Lualaba.

O troço Kongolo Kabalo com 77 quilómetros de extensão foi inaugurado em 1927.

Mas ainda restava ligar Kabalo com Bucama para se poder ir de comboio do Cabo até Kindu já no paralelo 5.º Sul.

De Bucama a Kongolo, vão 560 quilómetros pelo rio Lualaba que é navegável em toda a extensão do troço.

Nestas construções interveio capital inglês, tendo, porém, a Bélgica tomado a precaução de reservar para os capitais belgas 60 % do capital investido nelas.

Em todo o caso não perdeu o Congo Belga de vista a ligação da sua rede ferroviária com a rede do Sudão por vantagem económica de conseguir uma nova saída para outro mar.

Porventura terá havido nesse propósito sugestão dos capitais ou das influências inglesas. Mas a verdade é que o Congo procurou ligar-se tanto ao Oceano Atlântico como ao Oceano Índico, por várias linhas que lhe assegurassem pronta e económica saída para o mar. E a saída pelo Egipto não deixava de lhe convir.

A principal dessas ligações era a de Katanga com Matadi para que os transportes se fizessem todos por linhas belgas servidas por um porto belga.

Por isso ao chegar a Bucama a linha se bifurcou dando um ramal para noroeste em direcção a Kassai estando já o caminho de ferro em Port Franqui. E estuda-se a sua construção até Leopoldville a ligar com o caminho de ferro de Matadi.

Mas da ligação com o vale de Nilo também lhe podem advir vantagens.

E por isso de há muito se acha estudado o prolongamento da linha Elisabethville Stanleyville em direcção a nordeste apontada ao território do Sudão.

Estão projectados já 300 quilómetros entre Stanleyville e Medge e em estudo o prolongamento até Gombasi numa extensão de 500 quilómetros. Daqui desdobrar-se-á a linha em duas direcções uma para leste, para servir as minas de ouro de Kilo estabelecendo ao mesmo tempo a ligação com o lago Alberto; outra em direcção a nordeste, passando por Aba na fronteira Congo—Sudanesa até ao Nilo branco em Redjáf (Juba) porto fluvial.

A Inglaterra é que sem perder de vista o sonho de Rhodes alguma coisa ia fazendo, quer para ligar entre si os grandes lagos por caminho de ferro, quer para servir os seus territórios partindo dos portos da costa, pondo-os em ligação com os grandes lagos.

A ligação Cabo-Cairo depois da guerra de 1914-1918

O trajecto Cabo-Cairo que depois da primeira grande guerra já se podia fazer e se chegou mesmo a fazer, era o seguinte:

Do Cabo ao lago Niassa por caminho de ferro passando pela Beira . . .	2535 milhas
Do Sul ao Norte do lago Niassa por barco	300 »
De Manda, no lago, ao Nilo superior passando por Ngerengere, Dodoma, Arusha, Vio, Nairobi, Eldoret, e Tororo (linha férrea de 1 ^m de bitola)	1700 »
De Wadelay, no Nilo, a Mimuli, por barco	80 »
De Nimule a Rejaf (Juba) por estrada	100 »
De Juba a Kosti por barco	890 »
De Kosti a Wadi-Halfa por caminho de ferro de 3" 6" de bitola	810 milhas
De Wadi-Halfa a Shellal por barco	208 »
De Shellal a Luxor, por caminho de ferro de 3" 6"	133 »
De Luxor a Port Said, por caminho de ferro de 4' 8,5" de bitola	703 »
De Port Said ao Cairo, idem	149 »
Total	7614 milhas

A distância total a percorrer, para se ir de um a outro extremo pela via indicada, era de 7614 milhas, ou seja 12.500 quilómetros aproximadamente.

Duas observações há a fazer a este trajecto: Primeira: desvia-se da orientação inicial, indo passar pelo lago Niassa através do território de Moçambique: caminho mais longo.

Segunda: não utiliza apenas o caminho de ferro e a navegação fuvial e lacustre, mas também a estrada, no troço que vai de Nimuli a Juba na extensão de 100 milhas.

Note-se ainda a diversidade de bitolas dos caminhos de ferro utilizados: linha de 4' e 8,5"; linha de 3' 6" e linha de 1 metro de bitola.

O emprego de ferry-boats para todo o trajecto ser feito de comboio

O Sr. Wilson Fox, numa conferência feita na Real Sociedade de Geografia de Londres em 1919, disse que o facto de a Alemanha deixar de possuir a Colónia de Tanganica por efeitos da guerra que terminara, podia voltar a pensar-se no caminhos de ferro Cabo-Cairo passando por este território como Rhodes ambicionara.

O Sr. Fox fora, durante a guerra, presidente de um «Selected Committé» de transportes internos e tinha dirigido muitos «train-ferries» e estes poderiam constituir solução para este caso, do caminho de ferro Cabo-Cairo.

Porque a ideia continuava a ser a do caminho de ferro, embora deslocando-se sobre as águas, quando preciso.

O general Smuts, no prefácio da monumental obra de Leo Weinthal «The Story of the Cape to Cairo Railway and River Route» escreveu que a realização do caminho de ferro bem depressa se efectivaria e tal realização ficaria na história da humanidade como marco miliário não inferior ao Canal do Suez, ou ao Canal do Panamá.

A comissão Ormsby-Gore, nomeada em 1924, para elaborar um novo programa de construções ferroviárias, fez recomendações que muito interessavam ao problema da ligação Cabo-Cairo, algumas das quais tiveram realização.

Propôs ela que se construísse um caminho de ferro entre Mandá, no lago Niassa e a Ngerengere na linha de Tanganica e outro entre Dodoma e Arusha na linha Tanga-Moshi.

Daqui se alcançaria pelo caminho de ferro de Mombassa a região dos lagos até Sapoti via Tororo ou Kampala ao norte do lago Vitória Nianza.

A mesma comissão sugeriu ainda a ligação do Tororo com o Nilo, estando já construída a linha de Tororo a Sarobi. Assim se completaria a ligação por caminho de ferro dos grandes lagos com o Nilo.

A futura ligação ferroviária do Norte com o Sul

Ao contrário do que o General Smuts predizia em 1922, a ligação do norte com o sul ainda se não fez e já lá vão 27 anos.

Mas o problema da ligação do norte com o sul tem hoje mais actualidade do que nunca. Não de carácter político, que morreu com Rhodes, mas de carácter económico.

E então duas teses ou duas soluções se debatem acabando talvez por ambas se realizarem.

Há a solução do Oeste e a solução de Leste em relação aos grandes lagos.

A solução de Oeste tem de utilizar os caminhos de ferro do Congo Belga. A solução de Leste serve-se dos caminhos de ferro já existentes na parte aproveitável.

A solução de Leste deve ser mais agradável ao idealismo inglês: é a solução Rhodesiana adaptada às condições actuais. Em lugar de ir de Salisbury ao lago Tanganica, tem de utilizar um troço de caminho de ferro que já não é inglês — a Beira Railway.

Mas a maior parte do caminho de ferro segue por território inglês. A solução do Oeste é, digâmos, a solução directa que parece mais viável.

E tanto é assim que é por ela que já se faz o tra-

jecto Cabo-Cairo quando se quer fazer a travessia do continente no sentido Sul Norte.

Com efeito Stanleyville já está ligado por estrada ao lago Alberto e até ao Nilo por Rejaf. E a ligação de Stanleyville com a rede do Sudão pode fazer-se por El Obey, seguindo a linha férrea por Buta, Rambili, quedas do rio Ginger, afluente do Zaire, seguindo depois à ródá do meridiano 25, procurando a divisória de águas entre o lago Tchad e as do rio Schari afluente do Nilo Branco.

Este percurso é assás extenso: deve andar à roda de 2 500 quilómetros.

Mas feito ele, e ligados por um lado Bucama com Kabalo, no Congo Belga e Wadi-Halfa com Assuan no Egipto, poder-se-á ir do Cabo ao Cairo por caminho de ferro em viagem directa e seguida.

* * *

Utilizando a via fluvial e alguns troços de estrada já em 1928 se fazia o percurso Cabo-Cairo em cerca de 40 dias com tarifas fixas em todos os meios de transportes utilizados. O trajecto fazia-se todo por território inglês ou controlado pelos ingleses.

Ia-se do Cabo a Broken Hill de comboio; daqui a Kituta Bay no lago Tanganica por estrada; de Kituta Bay a Kigoma no lago Tanganica e daqui seguia-se por Tabora a Mwanza por caminho de ferro; de Mwanza ia-se a Kampalo; de Kampalo a Juba e assim se chegava ao Nilo por onde se seguia até ao Cairo, utilizando só o caminho de ferro e o navio.

Em automóvel já se fazia o trajecto do Cabo ao Cairo com facilidade e sempre também por terra inglesa. Ia-se do Cabo a Johannesburgo, Levingston, Nairobi e Juba, seguindo-se depois pelo vale do Nilo até ao Cairo.

Ora com todas estas facilidades já havidas e com as carreiras de aviões que em pouco mais de um dia põem em ligação o Cabo com o Cairo, o problema da ligação por comboio perdeu todo o interesse. E ao contrário do que o General Smuts supunha, a ligação por comboio pode dizer-se que foi abandonada, até ao presente. Ninguém hoje se meteria num comboio para fazer um trajecto de 12 ou 13 mil quilómetros.

Situação actual

Mas ao desinteresse que se manifestou pela ligação ferroviária, depois que o propósito de domínio do continente pelo carril se desvaneceu, seguiu-se agora uma nova fase do problema que já pode justificar a ligação, não em proveito de um só como Rhodes queria, mas com vantagem para todos.

O caminho de ferro Cabo-Cairo, sejam quais forem os países ou as colónias que ele atravesse, deve passar a constituir uma linha mestra, coordenadora de toda a rede de transportes que há-de envolver todo o continente se se quiser valorizá-lo ao máximo.

De todos os principais portos, quer do Atlântico quer do Indico, terão de partir linhas férreas que se anastomosearão, indo juntar-se ao órgão central coordenador. Isso era, de resto, já a ideia complementar de Rhodes.

Um dia, aí por 1894, encontrando-se ele com Sir Charles Metcalf, na estação ferroviária de Kape Muiden, disse-lhe que a Rhodésia tinha necessidade de se ligar com todos os mares, pelo norte, pelo sul, por leste e por oeste.

A ligação por leste devia fazer-se como se fez, pela Beira. Rhodes regressava de uma viagem à Beira na companhia do Dr. Jameson, onde tinha ido de propósito para ver como a podia utilizar para o uso da Rhodésia. O propósito de se apossar do porto da Beira, como a melhor entrada para a Rhodésia vinha de longe. Foi esse propósito que levou os flibusteiros da Chartered a invadir os nossos territórios de Manica.

As ligações existentes

A linha Cabo Cairo está já hoje ligada aos principais portos da África.

Pelo Sul liga-se aos melhores portos da União. Por Oeste está ligado aos portos do Lobito e de Matadi; por Leste liga-se aos Portos de Lourenço Marques, da Beira e de Dar-es-Salam.

Agora surge a perspectiva de estabelecer a ligação com Walfish Bay, com Luanda e eventualmente com um porto do sul de Angola. Por Leste haverá que estabelecer a ligação com o grande porto de Nacala e com Mombassa. O porto de Quelimane virá um dia a fazer-se lembrado, se se valorizar a sua área geográfica como é de esperar.

O porto de «Porto Amélia», uma das mais belas baías de África, pode prestar valioso concurso, não só ao nosso distrito de Cabo Delgado, como à valorização do território sul da colónia vizinha de Tanganica. Com grande vantagem económica podia substituir o porto que se está a construir, em Mikindani.

Um pouco de história e uma profecia que não se realiza

Vimos como Cécil Rhodes concebeu a ideia de conquistar para a Corôa Inglesa todo o continente africano por meio do caminho de ferro avassalador.

A ideia entrou em execução: as Repúblicas Boers desapareceram; Portugal foi mutilado e privado de

grande parte do seu território que, por todos os títulos, lhe pertencia. E muitos outros territórios mesmo nossos viriam a cair, se a morte o não tivesse surpreendido no áuge da luta pela realização do seu sonho.

Os nossos ousados navegadores quinhentistas que descobriram todo o continente podiam bem ter tomado conta dele, se tal fosse o seu desígnio. Da parte das outras nações não havia opposição, até porque o desconheciam e da parte dos aborígenes também não porque por toda a parte os nossos guerreiros e os nossos missionários eram recebidos com benévolo acolhimento e até com demonstrações de simpatia e amizade.

Mas essa posse ao tempo não nos interessava nem interessaria a ninguém. Foi por isso que a nossa gente só tomou posse e se fixou nos portos que se mostravam necessários à segurança das suas rotas marítimas, ou onde os indígenas apareciam para tomar contacto com os portugueses que neles se iam fixando para comerciar.

Tal a origem das feitorias estabelecidas ao longo das duas costas.

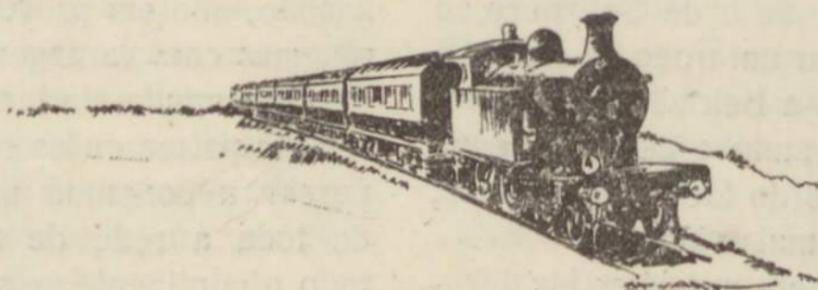
Foram eles, porém, tão felizes na escolha, ou tiveram visão tão clara das necessidades de penetração que, mais tarde ou mais cedo, viria a dar-se, que esses portos constituem hoje as principais bases de valorização de todo o interior. E enquanto que Cécil Rhodes só penetrava e só ocupava pela força das armas, espingardeando sem dó nem piedade os pobres pretos e provocando guerras mortíferas com os brancos, os portugueses avançavam para o interior sem dispararem um tiro! Veja-se a viagem que o Dr. Lacerda e Almeida fez às terras do Cazembe!

Que belo exemplo de dominação sem coacção!

Infelizmente nós mesmos fomos esbulhados de parte do que pacificamente havíamos ocupado, pela força das armas. Oxalá que iguais métodos não venham a ser empregados em novas tentativas de esbulho que parece despontar no horizonte dos conflitos europeus. O nosso Dr. Lacerda e Almeida, governador dos rios de Sena em 1796 previu, segundo Leo Weinthal, a tentativa de dominação que Rhodes quis levar a efeito no século passado, e que felizmente fracassou.

A consciência dos nossos dias está a recear novas tentativas de esbulho do que a nós e a outros legitimamente pertence.

Oxalá que essas novas tentativas falhem como falharam a de Cécil Rhodes.



Artesanato e Turismo

Pelo Dr. JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES

A palavra *artesanato* é um neologismo que não se encontra registado nos dicionários portugueses nem tão-pouco no último Vocabulário Ortográfico da Academia de Ciências de Lisboa. Até hoje apenas o vimos mencionado no *Dicionário do Amanuense* que o nosso compatriota e ilustre filólogo P.^o António de Castro e Simas, S. J., publicou no Brasil.

O correspondente francês — *artisanat* — foi empregado pela primeira vez em Estrasburgo, em Outubro de 1920, no periódico *La Gazette des Métiers*, por Julião Fontègne, então Director do Serviço de Orientação Profissional da Câmara dos Ofícios da Alsácia e da Lorena.

A partir dessa data o seu uso tornou-se corrente em toda a França e a realidade que ele exprime tem sido objecto de uma intensa elaboração legal, jurisprudencial e doutrinária.

Em Portugal começa agora a sê-lo. E... mais vale tarde que nunca!... Mas o que é o artesanato?

A palavra vem de *arte*: *arte-sanato*. Os nossos dicionários registam o termo *artesão*, intermediário entre *arte* e *artesanato*: *arte* → *artesão* (em espanhol *artesano*) → *artesanato* — e dão-no como equivalente a *artífice*, que não é bem o mesmo que *operário*. *Artífice* é um operário especial, com particulares aptidões que o aproximam do *artista* (a etimologia latina: de *artifex*, *icls*, revela-nos o seu significado: *o que faz arte*).

Deixando as explorações ténicológicas, vejamos o que é o artesanato economicamente considerado.

Sem pretensões a definição rigorosa — aliás impossível, como escreveu num relatório notável a Repartição Internacional do Trabalho — podemos afirmar que o artesanato é o sector económico da produção que abrange o *trabalho autónomo, qualificado, executado pessoalmente pelo artífice*, com limitado uso da máquina e acentuado carácter manual.

Ao artesanato, assim delimitado, opõe-se a indústria com a sua divisão do trabalho e a sua produção em série.

No artesanato, o artífice concebe, cria e executa a sua obra. Na indústria existe diferenciação de tarefas mais ou menos completa, conforme a importância da indústria e a sua organização: há o que concebe e projecta, há o que dirige a execução, há os que executam, os que vendem, os que administram, etc.

O industrial, em regra, dirige, fiscaliza, administra, mas não executa ele próprio, o trabalho. Uma das características essenciais do artesanato é o *exercício pessoal* de uma *profissão manual*.

Na indústria predomina a máquina. No artesanato ainda reina o homem e o seu poder pessoal de criação.

A pátria da indústria é a fábrica mais ou menos gigantesca e monstruosa, em que o operário se sente pequeno e estranho. A do artesanato é, regra geral, a casa da família.

A característica da indústria é a produção em série: a quantidade prevalece sobre a qualidade. A do artesanato é o trabalho de qualidade: exemplares únicos ou tiragens limitadas, obra pessoal em que o artífice pôs todo o seu engenho criador e todo o esmero na execução.

A mesma profissão pode ser exercida em regime industrial ou em regime de artesanato. O mesmo produto pode, pois, ter uma ou outra origem. Mas é inegável que há uma tendência natural para reservar ao artesanato certo sector da produção: o do trabalho de qualidade. Aprende-se facilmente a explicação do fenómeno: a grande indústria, por necessidades da exploração económica e das exigências do capital, tem de produzir em série e de trabalhar, portanto, para uma clientela vasta, anónima, incharacterística. Não pode atender ao gosto individual, às exigências estéticas, aos caprichos vários do consumidor exigente. Por isso o artesanato não só resistiu, diante da invasão ameaçadora da máquina e da concentração industrial, mas até renasceu com redobrado vigor e com aspectos novos nas grandes nações industriais.

«A função económica do artesão consiste essencialmente em fornecer *produtos de qualidade*, em executar um trabalho individual conforme às regras da arte e simultaneamente ao destino do objecto e ao desejo de o usar; consiste, enfim, em unir a preocupação de arte e do gosto à da utilidade. O artesão reunirá, portanto, como soberano em toda a parte onde a técnica pura não pode acompanhar a sensibilidade e as vibrações da alma humana, onde a natureza humana e o grau de civilização e cultura excluem a padronização das necessidades e a produção em série. Esta complexa função económica não poderá o artesão preenchê-la senão tornando-se um *produtor de qualidade* e colocando o princípio da qualidade no primeiro plano». (H. Ley).

Dada assim a noção de artesanato e delimitado o seu campo de acção, podemos tirar algumas conclusões:

a) o artesanato ocupa um lugar próprio intermediário entre a produção industrial e a arte pura;

b) vivendo da inspiração e da habilidade do artífice, constitui um documento autêntico da vida, das qualidades, e da arte dum povo;

c) interessa, por isso, extraordinariamente, ao Turismo nacional.

Vamos desenvolver esta última afirmação.

No artigo intitulado «Esta palavra *Turismo*...», publicado no n.º 1393 desta *Gazeta*, (relativo a 1 de Janeiro de 1946) chamámos a atenção para o *elemento subjectivo* que se contém na ideia de *Turismo* e lamentámos que esse aspecto do problema tenha sido quase por completo ignorado ou desprezado. Será, exactamente, esse elemento psicológico, subjectivo do turista que nos explicará a enorme importância de que o artesanato se reveste sob o ponto de vista turístico. O *Turismo* é, por definição, o *prazer* de viajar, o *gosto* de viagens, as viagens de *recreio*.

A civilização mecânica dos nossos tempos que criou a produção em série uniformizada e impessoal, gerou as cidades tentaculares onde tudo e todos são anónimos, desde as grandes *sociedades anónimas* ao *homem-massa* dissolvido na multidão e absorvido por ela. É preciso afirmar sem rodeios nem disfarces, como já o fez Carrel, que neste ambiente o homem moderno não pode ser feliz: sente-se esmagado sob o peso da monotonia; é um estrangeiro no mundo que criou. É preciso regressar às fontes puras da tradição, da poesia, do trabalho, da vida simples mas cheia de carácter e de humanidade.

O tu ista que busca novas sensações para fugir àquela vida saturada e entediante, achará tanto mais

prazer em viajar quanto mais puras forem as manifestações do trabalho, da arte, da vida dos povos visitados.

Melhor que a indústria, o artesanato representa um documento autêntico da sensibilidade dum povo. A indústria é, sem dúvida, um índice do seu progresso e da sua capacidade de realização. Mas em toda a parte se usam, para o mesmo ramo, idênticas máquinas que reduzem o papel do artífice a muito pouco.

No artesanato, ao contrário, dá-se plena liberdade ao poder criador, à habilidade executiva do artífice. Mais naturalidade, mais vida autêntica, mais arte, mais verdade. E, portanto, mais atractivos, maior encanto, maior valor turístico.

O desenvolvimento e valorização do artesanato são condições e são meios de desenvolver e valorizar o Turismo. O desenvolvimento do Turismo irá reflectir-se benêficamente sobre o Artesanato proporcionando-lhe mais e melhor clientela: vendas mais volumosas e em melhores condições.

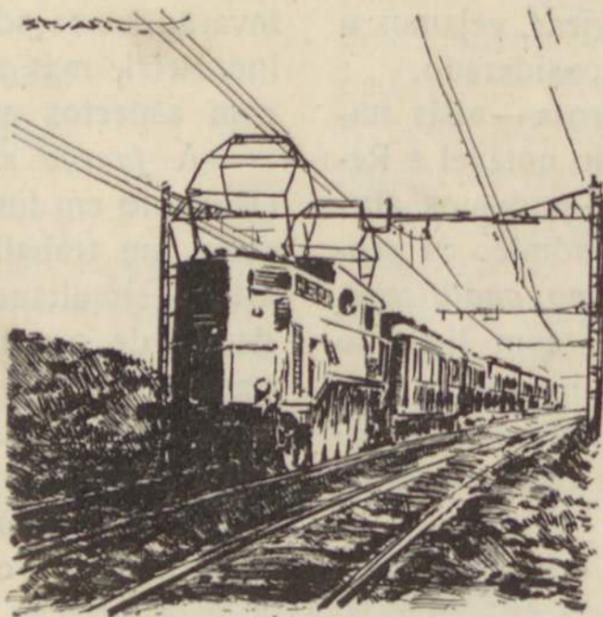
A interdependência destes dois problemas transparece claramente. O seu grande alcance impõe-se-nos sem dificuldades.

É preciso considerá-las mais que conjuntamente: solidariamente.

Portugal reúne (não há que negá-lo!) condições maravilhosas para ser um país de Turismo e de Artesanato: paisagens deslumbrantes, praias magníficas, ideais estâncias de repouso, boas vias de comunicação, um povo acolhedor...; e, por outro lado: ricas tradições de usos, costumes e trabalhos; artífices inspirados e habilidosos como poucos.

Parece-nos que chegou o momento em que se devem encarar a sério estas realidades e aproveitar ao máximo as possibilidades que elas encerram.

Voltaremos ao assunto.



REVISTA DAS REVISTAS**Panorama Ferroviário Internacional**

Na revista brasileira *Brasil-Ferro-Carril* vêm insertos uns curiosos apontamentos do «Engenheiro Westinghouse» que, pelo seu interesse, transcrevemos:

Causas da electrificação nos caminhos de ferro...

A electrificação dos caminhos de ferro impõe-se a bem do progresso de muitas regiões do continente. A prosperidade das nações da América do Sul depende em grande parte das facilidades de transporte de passageiros e mercadorias entre as cidades do interior e os portos do mar. A história tem mostrado que a construção dos caminhos de ferro sempre deu lugar ao aproveitamento de terras cultiváveis e ao estabelecimento de diversas indústrias. Milhares de quilómetros quadrados de regiões interiores de grande extensão permanecem quase despovoados em consequência da falta de meios de transporte.

Oferecer transporte ferroviário adequado é, em muitos países sul-americanos, um problema de solução difícil, devido principalmente à falta de combustível para as locomotivas e às vastas regiões montanhosas a atravessar. No Brasil, o carvão disponível, além de já insuficiente para o consumo actual, contém grande proporção de enxofre e cinzas e é de poder calorífico muito baixo, sendo, por isso, pouco adequado para as locomotivas. Tem de importar-se carvão cujo preço é muito elevado. Além disso, como esse país ainda não possui jazidas petrolíferas em exploração, é também obrigado a importar petróleo para as locomotivas Diesel-eléctricas por um preço excessivo.

Combustíveis no Brasil e no Chile

A lenha constitui, desde muito tempo, o combustível principal, tanto para as locomotivas como para as indústrias; seu transporte representa um verdadeiro problema, pois que o volume de lenha necessário para substituir o carvão é de oito a nove vezes maior e as distâncias a que se tem de ir buscá-la aumentam progressivamente à medida que se esgotam as fontes de abastecimento próximas dos centros industriais. Sua qualidade, no que respeita ao poder calorífico, varia consideravelmente, e isto contribui para a irregularidade

do serviço ferroviário. O Brasil, entretanto, possui força hidráulica em abundância, que tem sido extensamente explorada, especialmente no estado de S. Paulo, e as centrais hidro-eléctricas actualmente em projecto aumentarão extraordinariamente a quantidade de energia eléctrica disponível.

No Chile, a situação no tocante a combustível, é semelhante à do Brasil. Aquele país tem carvão, mas as minas mais ricas acham-se situadas debaixo do mar, o que exige a construção de grandes galerias submarinas, cuja conservação resulta muito dispendiosa. Desse modo o preço do carvão fica bastante elevado. Descobriu-se petróleo no Chile, mas não existem poços em exploração comercial e ainda se ignoram as quantidades disponíveis. Os recursos de força hidráulica são muito vastos, com numerosas quedas de pequena capacidade, e as obras actualmente em projecto, para a formação de uma rede coordenada, aumentarão consideravelmente o abastecimento de energia eléctrica barata.

Os caminhos de ferro sul-americanos têm de fazer frente a uma demanda incessante devido ao aumento do tráfego de mercadorias e de passageiros, especialmente no Brasil e no Chile. Para satisfazer os requisitos de transporte, nos países cujo progresso é mais rápido, são necessários elementos adicionais — locomotivas, carros, vagões e o prolongamento das linhas. Em alguns casos, a carga excede a que o caminho de ferro é capaz de transportar e a quantidade de passageiros exige o emprego de todos os carros.

Aparecimento da tracção eléctrica

No curso de meio século, as locomotivas eléctricas evoluíram até duas formas principais bem definidas — de corrente contínua de alta tensão e de corrente alternada monofásica — com variantes de ambos os tipos. A locomotiva de corrente contínua apareceu em primeiro lugar, justamente como a corrente contínua precedeu a corrente alternada. As primeiras locomotivas eléctricas, empregadas em caminhos de ferro em serviço de linhas troncas, foram as construídas para rebocar os trens do Caminho de Ferro de Baltimore e Ohio através dos túneis de Baltimore, a partir de 1895, se bem que a primeira electrificação

ferroviária propriamente dita haja sido realizada alguns meses antes na linha de 14 quilómetros de Nantasket Junction a Pemberton (Massachusetts), que é hoje parte integrante da rede New York, New Haven e Hartford. Essas máquinas não eram locomotivas tais como as que hoje conhecemos, mas veículos de tracção eléctrica equipados pela Westinghouse, cada um dos quais rebocava vários carros de passageiros. Ainda antes dessas datas, uma locomotiva de corrente contínua, alimentada por trole, tinha estado em serviço nas oficinas da Westinghouse em Pittsburgh, e foi exibida na exposição mundial de Chicago em 1893.

Sistema de electrificação Westinghouse

Era muito natural o interesse de George Westinghouse pela electrificação ferroviária. Era êle o inventor do freio pneumático e se mostrava interessado nos sistemas de sinalização. Assim que se convenceu de que o futuro da energia eléctrica estava na corrente alternada, apercebeu-se de sua extensa aplicação aos serviços ferroviários e deu início a um activo programa para o desenvolvimento de um sistema de electrificação com corrente alternada. Assim nasceu o motor comutador monofásico, que, em forma aperfeiçoada, continua sendo o que geralmente se emprega nas redes electrificadas de corrente alternada. No começo deste século construíram-se vários e excelentes motores monofásicos pequenos para linhas férreas suburbanas.

Características da corrente eléctrica usada

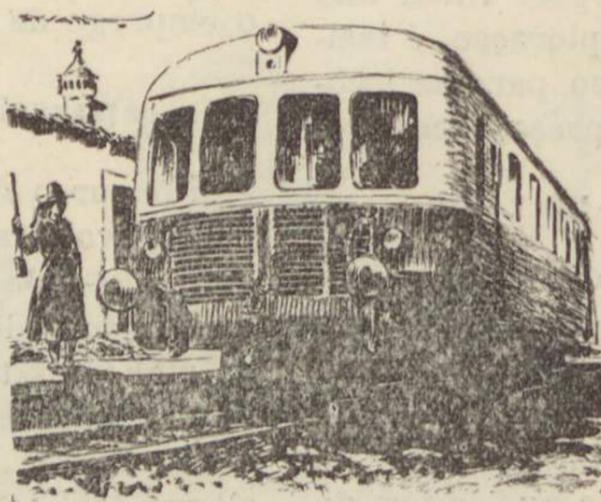
Tôdas as redes de corrente alternada para os caminhos de ferro têm sido de 25 ciclos, frequên-

cia adoptada quando se construiu a central das Cataratas do Niagara, por julgar-se então que teria amplas aplicações industriais. Do ponto de vista do engenheiro ferroviário, a adopção de uma frequência menor para as vias férreas teria sido preferível. Os exemplos mais notáveis de electrificação por corrente contínua de alta tensão são as instalações de 3.000 volts do caminho de ferro Chicago, Milwaukee and St. Paul.

Potência das locomotivas eléctricas

As locomotivas eléctricas são cada dia mais possantes. O caminho de ferro de Pensilvania possui máquinas de uma só cabina que desenvolvem em serviço uma potência contínua de 5.000 HP. Os engenheiros já fizeram os cálculos fundamentais e estão preparados para construir máquinas ainda maiores. Por exemplo, já têm os desenhos para uma locomotiva de 7.500 HP na linha. Entretanto, a tendência parece ser no sentido de evitar tão grandes potências em máquinas de uma só cabina e é provável que se dê preferência às locomotivas de várias cabinas de moderada potência. De acôrdo com êsse ponto de vista, projecta-se a construção de locomotivas de três cabinas, com um total de 8.400 HP; cada cabina poderia funcionar por si só, cumprindo cêrca de 2.800 HP distribuídos entre seis eixos.

Os especialistas em locomotivas eléctricas estão convencidos de que conseguirão notáveis adiantamentos no seu ramo, tais como o aperfeiçoamento do isolamento, a construção de motores menores e a simplificação dos comandos. A padronização dos modelos e dos equipamentos já contribuiu para a redução do custo.



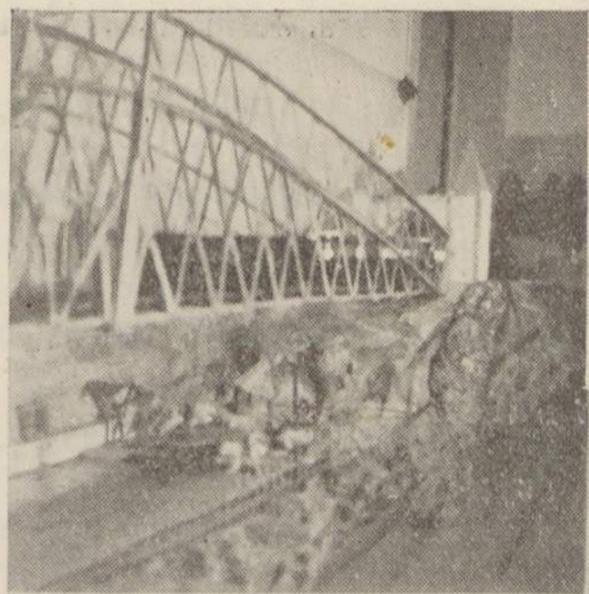
REVELAÇÕES DE UM REPÓRTER DE SERVIÇO...

Comboios em Miniatura

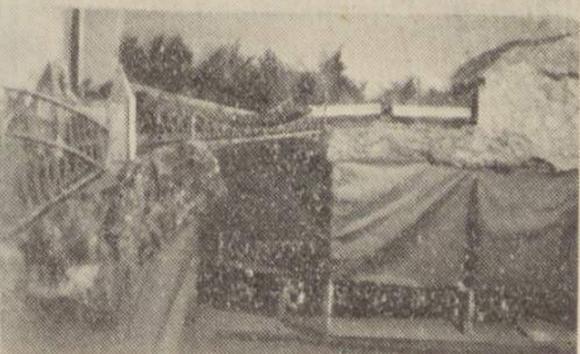
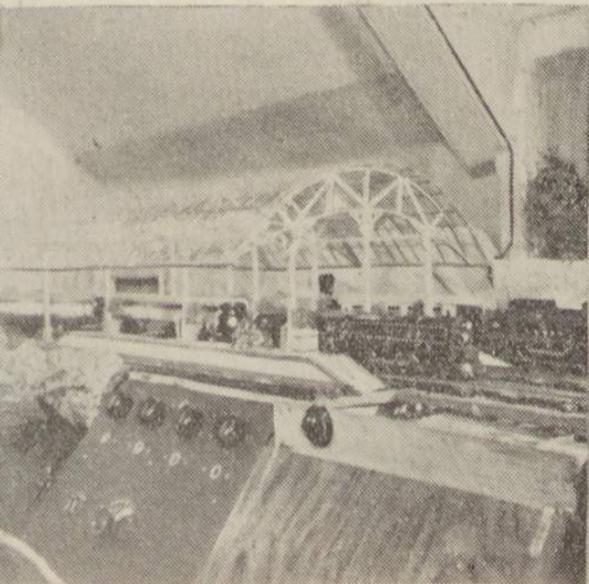
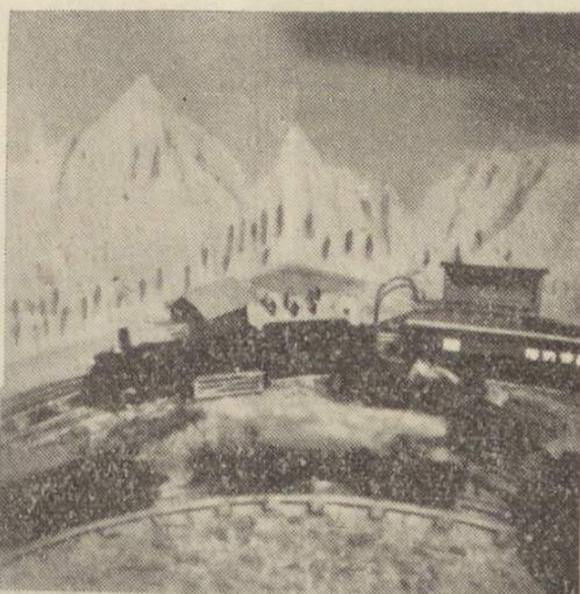
A construção de comboios-miniaturas tem em Portugal os mais entusiásticos amadores, contando-se entre eles alguns conhecidos nomes nos elevados meios sociais, cientistas, engenheiros, etc. Não se trata de brinquedos para passar o tempo mas sim dum acentuado gosto pelas coisas ferroviárias, dum realização técnica em que intervêm profundos conhecimentos da construção de locomotivas, carruagens, rails, e enfim, de todo o material de caminhos de ferro; dum verdadeiro culto por uma das mais complexas actividades, e dum manifestação simpática de interesse e curiosidade pelas maravilhosas possibilidades das máquinas e dos motores.

Tivemos há pouco a satisfação de «descobrir» dois destes amadores competentíssimos, que conseguiram realizar, com um esforço que se alongou por um ano de pacientes elaborações, uma obra invulgar, diremos mesmo extraordinária, a todos os títulos notável. Cabe-nos assim noticiar em primeira mão a arrojada e difficilima tentativa, coroada de êxito, da execução dum vasto conjunto ferroviário, plano completíssimo onde não falta o mínimo pormenor. São seus autores os srs. John

Mascarenhas e seu pai, conhecedores proficientes de tudo o que se relaciona com a vida dos maquinismos. A montagem impecável desta visão cheia de vida e movimento revela uma paciência, um carinho, e um cuidado nas minúcias que dão ao trabalho dos dois idealizadores e construtores excepcional relevo. Ocupa uma bancada que se estende pelas quatro faces dum ampla sala e para a qual se entra levantando uma das pontes por onde passam os comboios. Damos um esboço do curiosíssimo trabalho: As vias principais cruzam 40 metros de extensão, e cêrca de 60 cm. a garterminus. Um posto central comanda por meio de 10 alavancas 17 agulhas com interruptores automáticos, que fazem parar os comboios eléctricos em caso de erro do agulheiro. Sinalização em cada uma das agulhas com iluminação própria. Duas máquinas a vapor puxam 6 carruagens do rápido e 8 vagons de mercadorias. Uma anda sem parar 50 minutos, outra 25. Três máquinas eléctricas, uma delas provida de apito e deitando fumo. Carruagens com iluminação eléctrica, e duas completas, com passageiros. Duas máquinas de corda. Vagons-cisterna, vagons-guindastes, e para carga,



Cinco aspectos curiosos de Caminhos de Ferro em miniatura



transporte de leite, carvão, bagagens, róis de cabos eléctricos, etc. Uma carruagem-ambulância da Cruz Vermelha com os respectivos leitos e acessórios. Uma gare-terminus, espaçosa, em arco, coberta de vidro sustentado por duas colunas. Teem o comprimento dum metro três plataformas com os respectivos bancos, passageiros, pessoal de gare; chefe da estação, bagageiros, maquinistas, carinhos de transporte de bagagens, etc. e nela se veem caixotes, sacos de mercadoria, bidons para gasolina, barris de vinho, máquinas para venda de chocolates, balanças para pesar pessoas, marcos de correio, anúncios de turismo (hotéis, praias, estâncias termais) avisos, horários, telefones públicos, toilette para senhoras e cavalheiros, guichets para venda de bilhetes, placards de jornais, e até vendedores de periódicos. Indumentária cuidada destas personagens. Iluminação conveniente. Dum lado desta estação há uma placa rotativa automática para viragem de locomotivas e do outro lado uma placa transversal também automática para mudança de calha de material rolante. Um cais de descarga de mercadorias completo. A via principal possui uma estação num centro urbanizado com os mesmos acessórios da estação-terminus, e possuindo várias montras para exposições de produtos. Na estrada de acesso uma passagem de nível automática que se abre e fecha à passagem dos combóios ao mesmo tempo que se acende uma luz vermelha e o guarda da cancela sai da casota trazendo na mão uma lanterna acesa... Passada a estação e a passagem de nível, atravessa-se um centro fabril com estabelecimentos industriais e alcança se uma ponte, modelo da ponte de Sydney da Austrália, ladeada por duas torres e passando sobre um rio tropical em cujas margens de lama e areia crescem palmeiras e arvoredos equatoriais e se veem inúmeras palhotas, indígenas, macacos nas árvores, crocodilos nos pântanos, aves nas la-

goas, grandes peixes no rio, etc. Passando esta ponte depara-se com uma paisagem africana: é a selva, com caçadores brancos perseguindo tigres e liões, um Tarzan, serpentes, gorilhas, ibis... Depois nova ponte e estamos diante dum túnel com metro e meio de comprimento, o qual atravessa uma montanha, em cujas faldas há rebanhos, pastores, cães de guarda; no cume coberto de neve uma alcateia de lobos. A saída do túnel existe uma paisagem Ártica: é a região polar com lagos gelados, pinguins, ursos brancos, uma cabine de toros de madeira pertencente a um caçador, e *igloos* de esquimós. A seguir, uma região acidentada em direcção a um clima temperado e entra-se de novo na estação de onde partimos.

Por esta pálida imagem do trabalho em referência se pode avaliar quanta soma de paciência e de pormenores técnicos, quantos cálculos de perspectivas e recursos de vária ordem nele colaboraram. O sistema automático de agulhas comandando tantas linhas de cruzamento, é, sobretudo, uma obra interessante de grande valor técnico.

Felicitemos os srs. John Mascarenhas e seu pai por tão invulgar demonstração de conhecimentos, tanto mais que, não sendo profissionais em assuntos de caminho de ferro, se revelaram, com esta prova magnífica de capacidade técnica, dois ferroviários competentíssimos.

Em todos os congressos ferroviários a que temos assistido, vimos sempre, em exposição, como nota de interesse, comboios-miniaturas. Manda a verdade dizer que, em parte alguma, nem na própria Suíça, grande país construtor de carruagens para caminhos de ferro, vimos trabalho tão perfeito. Pela sua originalidade bem merecia fazer parte do Museu Ferroviário que se pretende criar e, até, se nos permitem a sugestão, ser filmado o conjunto ferroviário dos srs. John Mascarenhas e seu pai.





RÉGUA — A ponte sobre o rio Douro

A infeliz linha do Douro

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

DECIDIDAMENTE a linha do Douro tem pouca sorte. Jamais atingiu o seu objectivo de linha internacional, canalizando do planalto de Salamanca para Leixões o tráfego que se esperava, nem tão pouco serviu, como era de mister, a região do Douro, pelo menos, no percurso Tua-Barca de Alva. Factores de ordem vária impediram-no e não sei bem se, um dia, aqueles dois objectivos serão atingidos, pois parece pairar sobre ela a asa da fatalidade.

No domínio internacional, apesar do seu excelente rápido «Porto-Medina», de que os portuenses falavam com orgulho e nele punham as suas maiores esperanças, mas cujo movimento foi sempre precário, jámais a linha do Douro saiu da cepa torta.

O famoso rápido, no seu início, na primeira década deste século, circulava duas vezes por semana, passando depois a três, até que, no começo da guerra de 1914, se extinguiu. Partia do Porto ao meio dia, sempre cheio de passageiros, os quais, na maior parte, passavam logo ao salão-restaurante, onde tinham um excelente almoço por 600

réis, vinho compreendido, mas quase todos desciam na Régua, motivo por que as carruagens iam vazias até Barca de Alva, onde o comboio deixava o grosso da composição, pois até Salamanca esta limitava-se ao salão-restaurante e a uma velha carruagem de *bogies*, comprada, por incapaz, aos *Wagons-Lits*, que a C. S. F. P. havia transformado em mista de 1.ª e de 2.ª classe, e que naquela estação era atrelada ao *correo* até Medina, onde ficava para voltar ao Porto.

E por que iam as carruagens às moscas, da Régua à Barca de Alva? Por uma razão muito simples: nas quatro estações onde o «Porto-Medina» parava, Pinhão, Tua, Pocinho e Barca de Alva, não havia, à sua chegada, uma modesta diligência que fosse, para as várias terras a que estas estações davam acesso.

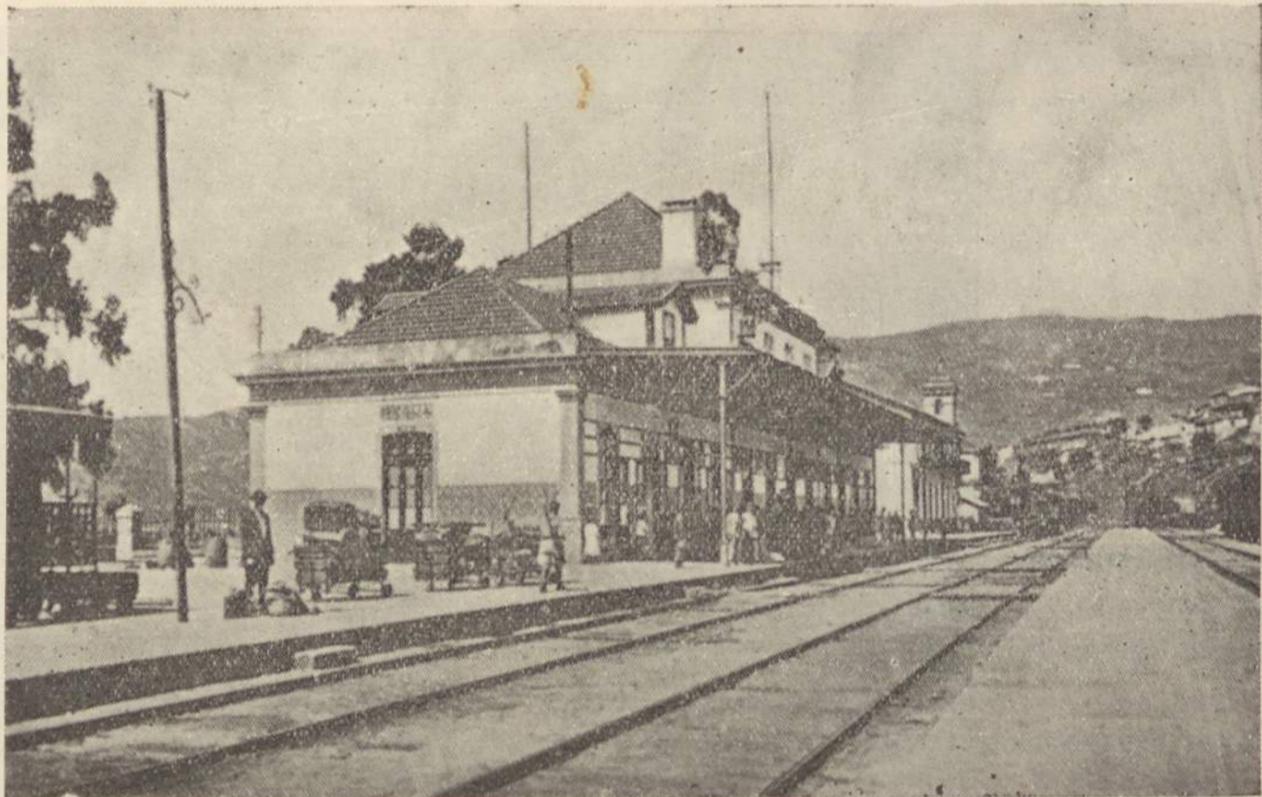
Um dia perguntei a um alto funcionário do Minho e Douro, por que não davam uma utilização racional ao «Porto-Medina», tornando-o diário, com ligações imediatas para as linhas convergentes, do Corgo, do Tua e do Sabor, adicionando-lhe, com mínimos de percurso, a 3.ª classe. Isso

não podia ser, os passageiros de 3.^a tinham a viagem assegurada pelos combóios correios e quem tivesse pressa que pagasse 2.^a.

Mais tarde fez-se um novo comboio internacional, com apreciável marcha, partindo do Porto às 8 horas, com 3.^a classe, mas circulando apenas três vezes por semana, e como o «Porto-Medina», sem ligação, não só para as linhas de penetração trasmontana, mas igualmente para as várias camionetes, que serviam a linha além da Régua.

Novamente interroguei outro funcionário superior dos caminhos de ferro, afamado, com razão ou sem ela, de pessoa de alto saber ferroviário, porque não transformavam esse comboio excelente, num rápido em condições de servir convenientemente o tráfego nacional, dando-lhe as necessárias ligações e tornando-o diário? A resposta foi pronta e parecia de ante-mão concebida: — Se a Administração lhe desse ouvidos, há muito o comboio teria sido suprimido, não só por que, nos dias em que se efectuava, tirava os passageiros ao Directo-Correio, mas por que servia para os funcionários irem de passeio à Barca de Alva, utilizando os passes. E assim, concluiu, se se lhe desse as ligações que eu queria, os passageiros fugiam para ele, deixando vazios os comboios omnibus!...

Doutra vez, num compartimento e diante de mim, um passageiro reclamou a um chefe ou sub-chefe de serviço, certo comboio que muito lhe interessava. A resposta também se não fez esperar: — Não se podiam fazer mais combóios na linha do



RÉGUA — Estação do Caminho de Ferro

Douro, pois o público acudia logo em massa a enchê-los. É uma mania que tem esta gente do Douro em viajar, nunca há combóios que cheguem.

Aqui intervim, dizendo-lhe que era da sua opinião. O ideal seria que os passageiros comprassem os bilhetes e ficassem em casa...

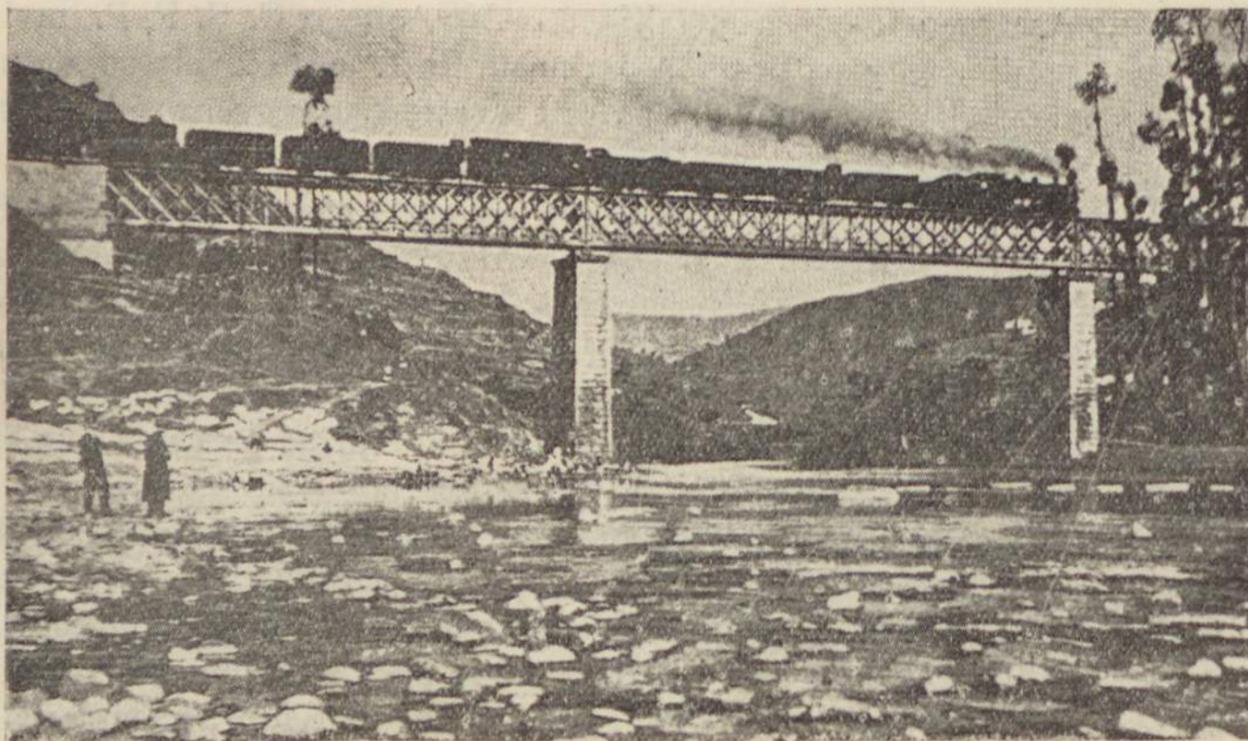
O homem sorriu, mas não compreendeu a ironia.

Cada um fará destas três respostas os comentários que quiser; eu servir-me-ei de uma frase de Eça de Queirós: — «É com gente desta que Portugal quer restaurar o seu Império da Índia».

Mas isto são casos isolados, pois os nossos caminhos de ferro têm e tiveram sempre engenheiros e funcionários distintíssimos; o que nem sempre estavam, talvez, era nos seus lugares, para o que tinham saber e competência.

Um deles, entre outros, conheci eu — o engenheiro Manuel Domingues dos Santos — que foi chefe do Movimento do Minho e Douro, onde prestou notáveis serviços e de quem muito havia a esperar, mas com o arrendamento de 1927, ficou fora dos caminhos de ferro, o que muito me penalizou. Apoderou-se da sua considerável actividade e do seu saber reflectido a CUF, essa formidável organização que muito honra o nosso País, entregando-lhe a sua agência do Porto, onde tem feito excelente lugar.

Foi Manuel Domingos dos Santos, quem criou o comboio Directo do Douro, com ligações para as linhas trasmontanas e ao qual se poderia cha-



RÉGUA — Ponte do Corgo

mar Rápido ou Expresso, pois outros havia com esse nome e que não andavam mais depressa. Mas ele preferiu aquela designação para lhe não impor a taxa de velocidade, que afugentaria a freguesia.

O distinto engenheiro tinha bastante razão, porque a Suíça, que havia inventado a taxa de velocidade, suprimiu-a, 20 anos depois, por se ter convencido que ela era nefasta ao aproveitamento dos combóios rápidos, indispensáveis ao turismo e às viagens a grande distância. Manuel Domingues dos Santos teve melhor visão. Honra lhe seja.

Devo ainda dizer que aquele engenheiro queria que o Directo ascendente partisse do Porto bastante mais tarde, de maneira a ligar em Campanhã, com o rápido 51 da C. P., cruzar na Régua com o com-

boio descendente, a fim de dar ali uma magnífica ligação para Chaves, que não havia, de Lisboa, Porto, Barca de Alva, Bragança e vice-versa, e depois ligar no Tua para Bragança e na Barca de Alva para o estrangeiro. Para isso era necessário que o *correo* espanhol saísse

cerca de três horas mais tarde, o que pouco importava, pois chegaria a Salamanca antes de meia noite e a Medina a tempo de ligar com os expressos para Hendaia e para Madrid. O director da Companhia de Salamanca à Fronteira de Portugal, cidadão português, opôz-se redondamente, não se movendo às maiores insistências do Minho e Douro. Mais tarde abordado por alguém, disse, em confidência, que enquanto o Eng.º Manuel Domingues estivesse no Minho e Douro não havia nada a fazer!

Voltemos, porém, ao assunto, que motivou este artigo, a infeliz linha do Douro e às causas que têm impedido o seu lógico desenvolvimento, principalmente no troço de Tua à Barca d'Alva. Quem olhar para uma antiga carta geográfica, verá que, além da Régua, as suas 20 estações e apeadeiros, tinham a servi-las cinco únicas estradas, no Pinhão, em S. Mamede do Tua, no Tua, no Pocinho e na Barca d'Alva. O que viamos nós em todas as outras estações, à espera dos passageiros? Velhas

éguas, de passo seguro, certamente, para subirem pelos intermináveis córregos daquelas serranias e burrinhos com albarda domingueira, que deviam gastar uma eternidade a chegarem a casa.

O Estado Novo, concluiu últimamente várias estradas, algumas servindo terras importantes, da Ferradosa para S. João da Pesqueira, do Vesúvio para Cedovim, de Freixo a Freixo de Numão, de Almendra à freguesia do mesmo nome e Freixeda do Torrao. Vai agora fazer um pequeno ramal para Castelo Melhor e a ponte sobre o Douro, na Barca d'Alva, ligando à estrada de Freixo de Espada-a-Cinta, há pouco também concluída. Isto além da ponte sobre o Tua, para Alijó, feita há pouco e que é uma obra notável do Eng. Carmona.

Ora visto o tráfego considerável da linha do Douro até ao Tua e das perspectivas além desta estação, justifica-se, e largamente, o prolongamento até Barca d'Alva do Directo 703 com regresso pelo 704. A sua marcha devia ser acelerada, dentro das possibilidades e as paragens limita-

das às estações de enlace ferroviário ou de camionagem importante, a saber, Penafiel, Livração, talvez Aregos, Régua, Tua, Ferradosa, Pocinho e, possivelmente, Almendra, se a camionete últimamente inaugurada lhe desse ligação.

Não precisa o Directo para ter tráfego que justifique a sua circulação, correspondência, na Barca d'Alva, para o estrangeiro, mas devia fazer-se e diariamente, a bem do turismo e dos interesses do Norte do País. O que não era mais que pôr em prática a fórmula dos Caminhos de Ferro do Leste de França, que para terem rápidos internacionais, recorrem ao tráfego interno que é considerável, visto os passageiros para Basileia e além não encherem, por vezes, um compartimento de 8 lugares.

A não paragem do Directo entre a Régua e o Tua tinha a vantagem de desviar para o Tua a camionete, que de Alijó e Favaios vem ao Pinhão, assim como a de S. João da Pesqueira, para a Fer-



PENAFIEL — Ruínas do Balusco luso-romano

radosa, com grande benefício do tráfego local, que ficava mais bem servido, por ter assim acesso fácil às respectivas sédes de concelho e comarca, o que hoje não acontece. É bom ter em vista, que o que se dá com o movimento interno dos comboios internacionais, dá-se, igualmente, com as camionetes, que vivem mais do tráfego local, que na convergência ao caminho de ferro. Conjugas as duas coisas é que está o problema.

Todos os que me conhecem, ou me têm lido, sabem o horror que eu tenho à *paragite*, não só por que os comboios rápidos e expressos fizeram-se para encurtar distâncias, mas por que as paragens de cortezia e de influência, aguçam o apetite das terras servidas por estações proteladas.

Por isso advoguei sempre a ideia de, em via única, se fazerem os cruzamentos onde os rápidos têm que parar, para se evitar a choradeira dos povos das estações vizinhas, onde tiver que se fazer paragens de serviço.

É já de longa data que venho solicitando a circulação de três comboios no troço, Tua-Barca d'Alva, o mixto, o Directo-Correio, este permitindo a ida até à fronteira com regresso no mesmo dia a um Rápido ou Expresso do Porto à Barca d'Alva, a fim de se facilitar a vinda à capital do Norte de todas as terras servidas pelos comboios tranmontanos e pelas carreiras de camionetas, e volta no mesmo dia.

É bom, porém, dizer, que poucos são os passageiros que, vindo ao Porto, regressam duas ou três horas depois, mas a chegada ali, entre as 13 e as 14 horas, oferece ao viajante uma tarde inteira para tratar da sua vida e o dia seguinte até às 17 horas por exemplo, tendo estado ausente de sua casa apenas dois dias. Actualmente, para ele ter no Porto um dia para tratar dos seus negócios, gasta três, um na viagem de ida e outro na de volta, naquelas condições as viagens à grande cidade nortenha seriam mais frequentes, pois o passageiro gastava no comboio o que poupava com a sua hospedagem.

E o que se diz do Porto, pode igualmente dizer-se das linhas da Beira Alta, Beira Baixa, Leste e do Sul, etc. em relação a Lisboa.

Todavia o tráfego internacional pela Barca d'Alva, pode bem um dia e não muito distante, desaparecer radicalmente. Há entre aquela estação e Hinojosa, uma dúzia de pontes com pilares de

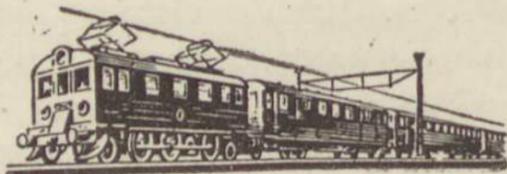
ferro, que, em breve, há que substituir. Estará a Renfe disposta a fazê-lo? É bem possível que não. Por isso seria prudente irmos pensando na construção de um ramal da estação de Côa a Vilar Formoso — trajecto que a linha inicialmente devia ter seguido, se não fosse a famosa Salamancada, que nos custou rios de dinheiro. O ramal era coisa de pouca monta, devido à facilidade da terreplagem através do planalto de Riba-Côa. Evitava-se mesmo a projectada linha do Côa a Vila Franca das Naves, de difícil construção destinada a ligar as linhas do Douro e Beira Alta, cuja distância é sensivelmente igual, (60 quilómetros).

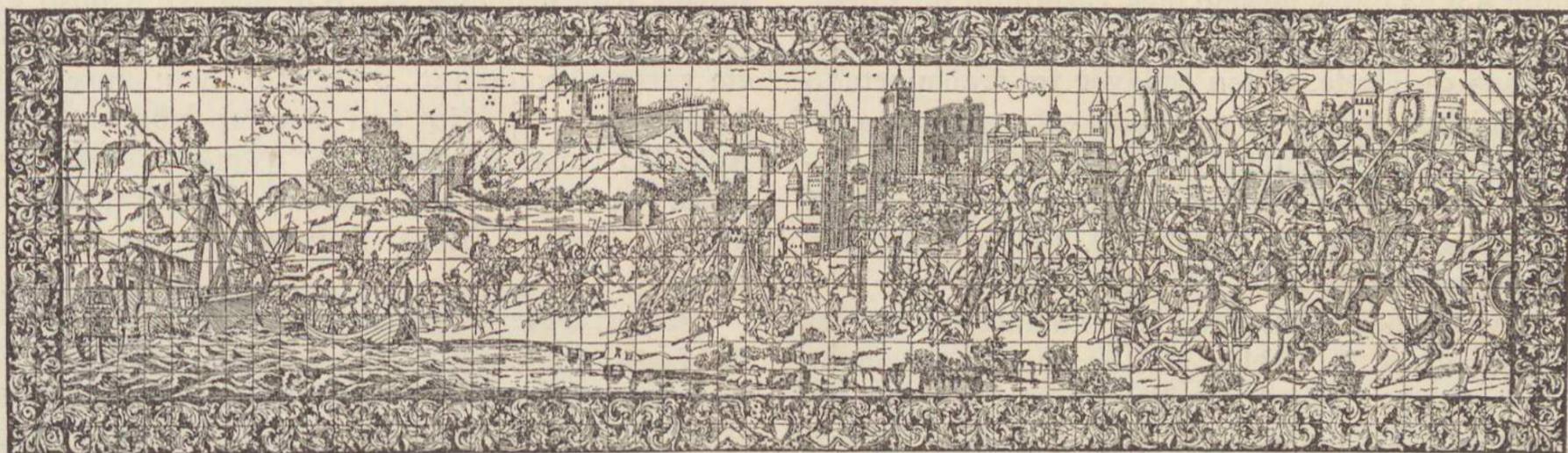
O plano rodoviário previa uma estrada directa do Porto à Barca d'Alva, ideia ultimamente posta de parte, desviando-a para Vilar Formoso, e para o que falta construir uns 20 quilómetros apenas, entre Muxagata e Almendra, há pouco estudados. Assim o automobilista ao chegar a Vilar Formoso, pela nova estrada de Ciudad Rodrigo a Fuentes de Oñoro, tem ali duas grandes artérias de penetração, uma para Lisboa, pela Guarda e Coimbra, e outra para o Porto, por Almeida e S. João da Pesqueira. Por que não fazer o mesmo com o caminho de ferro? A Renfe muito teria a ganhar, pois, libertada da ligação internacional pela Frejeneda, podia melhorar e bastante, o serviço directo Medina-Vilar Formoso.

A não ser que se prefira o abandono puro e simples da via Barca d'Alva. Mas isso seria um desastre, pois a linha do Douro tem atractivos turísticos, como nenhuma outra em Portugal e no estrangeiro poucas se lhe igualam. Até a propaganda que se tem feito lá fora, do vinho do Porto, quase sempre com o apoio da paisagem duriense sugestiva e encantadora, tem dado universal renome ao Vale do Douro, que nos mapas e compêndios estrangeiros é conhecido pelo *País do Vinho*. A muitos amadores do nosso precioso nectar tenho eu ouvido dizer que vindo a Portugal, não deixariam de ir ver as arribas onde as divinas cepas o produzem.

Há de ser difícil que um turista, que já se move com dificuldade para deixar o comboio, na Pampilhosa, e ir ao Porto, que prolongue d'ali a viagem até à Regua, ou a Trás-os-Montes.

Suprimir o serviço ferroviário internacional pela linha do Douro é, pois, dar um golpe mortal no turismo no norte do País,





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

Imagens e Factos do Passado

A VIDA PORTUGUESA NO ANO DE 1890

Reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

1950! Com a última badalada da meia noite de 31 de Dezembro — desapareceu como uma sombra, entre os sorrisos dos mais felizes e as esperanças dos que o não foram ou não o souberam ser, o velho ano de 1949. O Tempo, a quem os desenhadores das ilustrações atribuem, além da foice, que ceifa as vidas, umas longas barbas brancas, precisamente no momento em que morria o Ano velho, apresentou, sorridente, erguida nas suas mãos marfíneas, uma criança. O bebé não é, evidentemente, um menino Jesus, que esse nasceu, como sabem, a 24 de Dezembro, sobre as palhinhas de um berço humilde de todos os presépios portugueses, mas, por certo adivinharam já, o Ano de 1950. À hora em que este artigo começar a ser lido pelos assinantes da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o bebé 1950 não conta ainda uma dúzia de semanas de vida. Com essa idade tão limitada — nenhuma criança tem história, embora traga fechados nas suas mãos pequeninas um grande destino e um mistério profundo. Que lhes poderei dizer, pois, de 1950, se o novo ano, que começou há pouco, é uma esperança, e se, por minha parte, não sou bruxo?

Poderia, no entanto, tentar fazer um resumo dos principais acontecimentos do ano transacto. Mas eles estão tão perto de nós, e estão, a bem dizer, tão vivos ainda na memória dos leitores da *Gazeta* que não valerá apenas recordá-los e trazê-los para estas páginas. Mas, em compensação, como no ano passado, como há dois, como há três anos, vou recordar e reviver, numa reportagem retrospectiva, os acontecimentos principais, de maior interesse nacional e internacional de há sessenta anos.

No número de Janeiro de 1948, a minha reportagem retrospectiva teve como cenário o ano de 1889. A reportagem presente vai inspirar-se nos factos mais sensacionais de 1890.

No final desse remoto ano de 1890 ainda não se tinham extinguido os ecos da revolução que, no Brasil, a 15 de Novembro, implantou a república. Os grandes acontecimentos do país irmão nunca nos foram nem podem ser indiferentes, tanto mais que com a deposição de D. Pedro II, a família real veio para a Europa, com passagem por Portugal.

A imperatriz brasileira, que chegara a Lisboa no dia 7 de Dezembro, vinha bastante abalada de

saúde e a 28 desse mesmo mês, residindo no Porto, fechava para sempre os olhos para a vida. Tinha 67 anos de idade. O seu cadaver foi transportado para Lisboa, tendo-se realizado o funeral da estação de Santa Apolónia para a Igreja de S. Vicente. No cortejo fúnebre encorporaram-se El-Rei D. Carlos, Conde de Ficalho, D. João de Nápoles, que representava o sr. Cardeal Patriarca.

A vida nacional herdou do ano anterior graves preocupações. D. Carlos, que havia sido aclamado rei em 28 de Dezembro, assumiu, desde logo, responsabilidades tremendas. A nota inglesa, conhecida, talvez erradamente, por «Ultimatum», foi um dos mais tristes factos de 1890.

O ano novo de 1890 não começava bem. O partido republicano português aproveitou a oportunidade para atacar o prestígio de D. Carlos, como se a monarquia e o novo rei fossem culpados das ambições que as potências estrangeiras nutriam sobre as nossas colónias africanas.

Sob o ponto de vista literário, no mês de Janeiro registaram-se três mortes: a de Francisco Palha, a de João de Lemos e a de Júlio César Machado.

Foi precisamente no dia em que se suicidou este ilustre escritor, que veio a público a notícia do «Ultimatum» da Inglaterra na questão do Nyassa. Um grupo de estudantes e jornalistas, acompanhados por grande multidão, cobriu de crepes a estátua de Camões.

O Conselheiro José Luciano de Castro, presidente do Ministério, apresenta a demissão colectiva do gabinete. António de Serpa Pimentel forma, então, o novo gabinete, de que fazem parte o Conselheiro Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro, como ministro dos Negócios Estrangeiros, a pasta mais difícil de gerir no momento, e João Franco Castello Branco, como ministro da Fazenda.

A 16 de Fevereiro faleceu João de Andrade Corvo, romancista, poeta, dramaturgo, orador e estadista. Como se isso fosse pouco, foi ainda professor de botânica. Coisa curiosa, digna de registo: Andrade Corvo, adoptou, quando jovem, e para subscrever as suas poesias amorosas, o pseudónimo feminino de *Sofia da Soledade*. Pinheiro Chagas explica, a propósito, a razão dessa máscara literária: «O nome feminino traía a preocupação da mulher; o apelido fantasiado como que lembrava aquela necessidade de isolamento, que tantas vezes assalta o homem vivamente empenhado nas lutas sociais e políticas». Como romancista deixou «Um ano na côrte»; como homem de teatro escreveu a peça «D. Maria Teles» e «O Astrólogo»; como político e estadista, ao passar pelo Ministério das Obras Públicas, interessou-se pela construção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

No Teatro de D. Maria II, representa-se, em

Março, pela primeira vez, o drama «D. Afonso VI», da autoria de D. João da Câmara. Com essa peça, em verso alexandrino, o escritor ficou consagrado definitivamente. No seu desempenho entraram Augusto Rosa, no papel de «Simão Peres», João Rosa, no «Conde de Castelo Melhor», Brazão, no do «Rei» e Rosa Damasceno, no da «Rainha».

Por decreto publicado no *Diário do Governo* de 7 de Abril, foi criado um novo Ministério da Instrução Pública, e nomeado para seu respectivo ministro João Arroio, que ocupava a pasta da Marinha e Ultramar. Para a vaga deixada por aquele estadista, foi nomeado Júlio de Vilhena, que, pela terceira vez, era chamado aos conselhos da coroa. Júlio de Vilhena tinha já uma larga experiência dos negócios do Estado, desde 1881, quando colaborou no ministério presidido por António Rodrigues Sampaio.

Morre, em 18 de Abril, um poeta português: Costa Alegre. Contava, apenas, 23 anos de idade. Cursava a Escola Médica e era natural de S. Tomé. Tinha a pele negra e a alma branca.

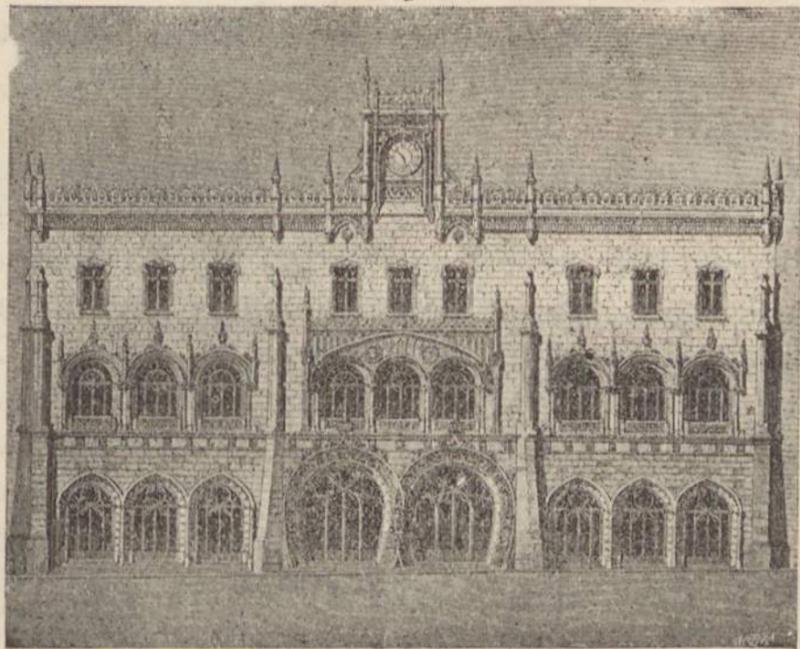
Os acontecimentos sucedem-se. No Teatro de D. Maria II, D. João da Câmara obtém o seu primeiro grande êxito com o «D. Afonso VI», como já referimos, e no Ginásio, que era o Teatro alegre por excelência, Gervásio Lobato, com o «Comissário de Polícia», ficou também definitivamente consagrado. Tempos felizes esses em que os êxitos se repetiam, em que havia teatro e empresários, e os escritores tinham compensações de toda a ordem. Não se enriquecia, é certo, mas havia público para os aplaudir e incitar.

O «Comissário de Polícia» foi um dos grandes acontecimentos teatrais da época e o protagonista foi desempenhado pelo actor Vale. A farsa esteve mais de três meses em cena. Na noite de 2 de Maio, os artistas do Ginásio prestaram pública homenagem a Gervásio Lobato e ao empresário, e Rafael Bordalo Pinheiro, o maior caricaturista português de todos os tempos, pintou, para essa noite, um quadro desenhado a aguarela, em que figuram todos os intérpretes da peça, que, no ano passado, voltou a ser representada, desta vez nas tábuas do palco do Teatro D. Maria II.

Em 19 de Maio, a Sociedade de Geografia de Lisboa ofereceu um banquete, no salão de entrada do Real Teatro de S. Carlos, aos gloriosos exploradores portugueses, Serpa Pinto, António Maria Cardoso, Vítor Cordon e Paiva de Andrada, que semanas antes haviam regressado de África. Nesse banquete foi banida a palavra *ménu* e em seu lugar apareceu a expressão *ementa* que, felizmente, entrou em uso. Também os nomes dos pratos foram escritos em português. Facto curioso, que merece registo: nenhum ministro compareceu ao banquete.

No Ateneu Comercial do Porto realiza-se uma grande exposição de arte, em que dominam os pintores Silva Porto e Sousa Pinto.

No dia 1 de Junho de 1890 morre, voluntariamente, em S. Miguel de Seide, um dos maiores



LISBOA — Fachada da Estação do Rossio

génios literários de que Portugal se orgulha. É Camilo Castelo Branco, autor de tantos romances. A paixão por D. Ana Plácido, que era casada com um comerciante do Porto, levou-o à cadeia da Relação, no Porto. Ali escreveu, em quinze dias, o «Amor de Perdição», e ali o visitou D. Pedro V. A cegueira, que o impedia de escrever, foi a causa principal do seu suicídio.

Em Junho inaugura-se a estação central do Rossio. Podia ter sido um acontecimento em Lisboa e, contudo, não o foi. Mendonça e Costa, fundador e director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, escrevendo para a revista *O Ocidente*, de que era colaborador, fez este comentário que vale a pena transcrever:

«Lisboa, que se apinha no trânsito de qualquer procissão, que se acotovela para não deixar de ver um dentista que tira uma laranja do caroço duma azeitona, que se esmaga para admirar os rolos de fumo de qualquer fogo de artifício inglês, que faz equilíbrios sobre as trapeiras para ver passar um balão de papel, que disputa o lugar para aplaudir um toiro que fura um bandarilheiro, Lisboa, enfim, que tem entusiasmos infantis por tudo que é inútil, por tudo que não tem significação nem interesse, quando não os sente também por muitas coisas que são prejudiciais aos seus créditos de cidade civilizada, Lisboa viu indiferente abrir-se-lhe a porta que lhe dava ingresso à *gare*, quase que se deixou na ignorância de que dali, do seu seio, do ponto mais populoso e mais frequentado, ia partir pela primeira vez um comboio que a levaria, por agora, às frescas, às deliciosas montanhas de Sintra e que dentro em breve

deve levá-la a todo o continente europeu, enquanto, pelo estreito de Behring, não atravessar para as Américas».

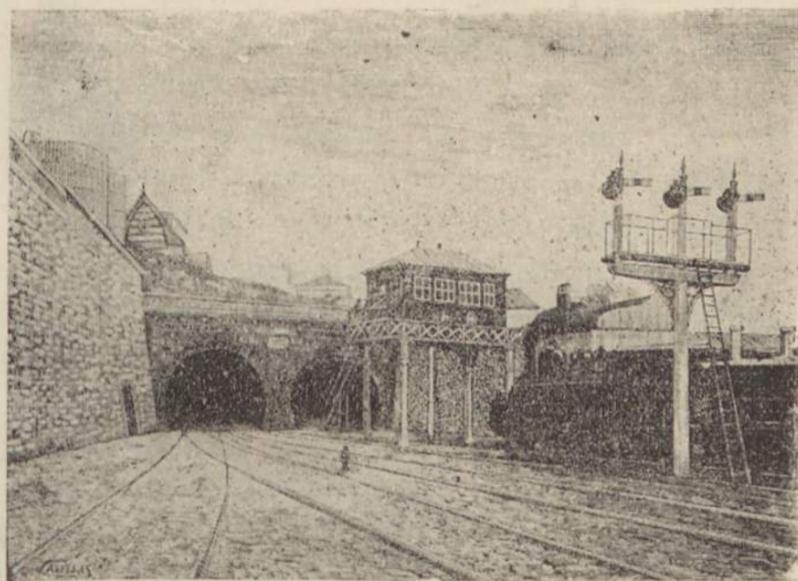
O comentário de Mendonça e Costa não terminou ainda. Algumas linhas mais abaixo, o saudoso jornalista acrescentou:

«Não sucedeu assim no Porto, quando se inaugurou a ponte de D. Maria Pia. A cidade esteve três dias em festa; as janelas embandeiradas, as ruas com alcatifas de areia e flores, as lojas fechadas, como em dia santificado; as músicas em todas as praças, os sorrisos em todos os rostos. É que o Porto compreendia quanto essa inauguração apertava os laços que a ligam ao resto do país e ao estrangeiro; é que o Porto pensava, e pensava bem, que os adiantamentos na viação acelerada implicam a melhoria de viver da sua cidade».

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e noutros jornais, onde colaborava, Mendonça e Costa presta pública homenagem ao engenheiro António de Vasconcelos Porto, que dirigiu os trabalhos do grande túnel do Rossio.

Perdem as letras portuguesas, em 13 de Junho, um dos seus melhores valores. É José Augusto Vieira, autor desse livro encantador intitulado «Minho Pitoresco». A sua morte causou entre os seus amigos e admiradores uma grande impressão, pois a morte veio colhê-lo na flor da idade: apenas trinta e quatro anos. No Porto, onde se formou em Medicina, foi condiscípulo de Ricardo Jorge. Além do «Minho Pitoresco», publicou as «Fototípias do Minho», livro de contos, e o romance naturalista «A Divorciada», que Camilo Castelo Branco saudou com simpatia.

Em 14 de Agosto dá-se na vida social de Lis-



LISBOA — Estação do Rossio — (antigo posto de sinalização)

boa um notável acontecimento: é a inauguração do «Coliseu dos Recreios», muito embora a parte exterior do edifício não estivesse concluída. A estreia fez-se com a opereta «Boccacio», cantada por uma companhia italiana de ópera cómica.

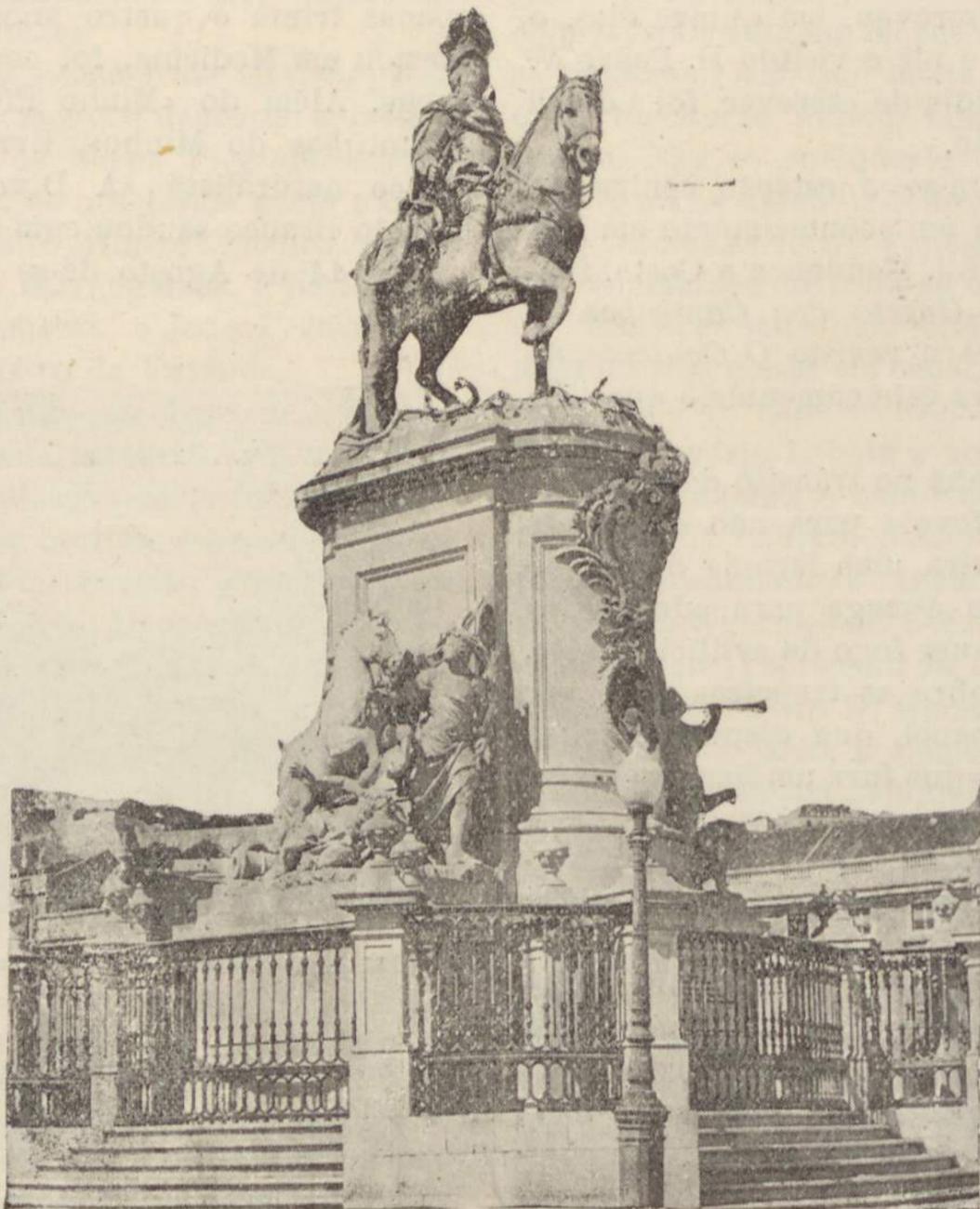
Em Outubro verifica-se uma nova crise política. O general João Crisóstomo de Abreu e Sousa, assume a presidência do conselho. Do seu ministério fazem parte, entre outros, o conselheiro Tomás Ribeiro, como ministro das Obras Públicas; o conselheiro José Vicente Barbosa du Bocage, lente de Zoologia na Escola Politécnica de Lisboa, como ministro dos Negócios Estrangeiros; dr. António Cândido, como ministro do Reino e interinamente da Instrução Pública e Belas Artes, e António Enes, sem dúvida um dos maiores jornalistas do seu tempo, como ministro da Marinha e Ultramar.

Em 15 de Novembro, comemora-se em Lisboa, com grande solenidade, na Sociedade de Beneficência Brasileira, o primeiro aniversário da República dos Estados Unidos do Brasil. Do número dos oradores fazia parte o ilustre escritor brasileiro José António de Freitas, que residia há muitos anos em Lisboa. No jantar, que se realizou no hotel Mata, a ementa foi ilustrada pelo artista português Rafael Bordalo Pinheiro, tendo a colónia

brasileira sido ali cumprimentada por uma comissão de republicanos portugueses, dr. Manuel de Arriaga, Alves Correia e Cecílio de Sousa.

Com 79 anos completos, faleceu em Lisboa, a 26 de Novembro, o escritor Vilhena Barbosa, da Academia Real das Ciências, a quem Portugal ficou a dever a introdução da litografia artística e livros de grande interesse, como «Monumentos de Portugal».

Chegamos, finalmente, a Dezembro. As relações entre Portugal e a Inglaterra não são das melhores. Pelo menos a imprensa republicana portuguesa aproveita os acontecimentos para fazer a propaganda política do regime que, em 5 de Outubro de 1910, havia de derrubar o sistema monárquico. Claro que se exagerou imenso no ódio contra a Inglaterra. O que era essencial era atacar D. Carlos e a Monarquia. No entanto, anos mais tarde, os republicanos, que tanto odiavam a velha Albion, esqueceram-se da campanha e fizeram-se os seus melhores amigos.



LISBOA — Terreiro do Paço — Estátua de D. José

Comunicações Internacionais

de PORTUGAL

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

As comunicações ferroviárias entre Portugal e a Europa não são perfeitas, apresentando algumas deficiências fáceis de corrigir, e o mais interessante é que, em tempo, esses defeitos desapareceram para de novo voltarem, parecendo que se procurou um facto anormal como foi a Grande Guerra de 1939 a 1945 para desfazer o que levou tempo a construir, demorando o regresso aos benefícios do passado. Decorrem os anos clamando-se nas revistas da especialidade e na imprensa acêrca duma falta existente, conseguindo-se, após um trabalho insano, remediar o que por vezes era fácilimo de solucionar, bastando apenas um pouco de boa vontade e de senso, para tudo desaparecer na primeira ocasião sob capciosos pretextos. Voltou-se de novo à primitiva, passou tempo, conseguiu-se o anteriormente alcançado, que já não pode satisfazer devido às necessidades que surgiram entretanto. O círculo vicioso possui sempre o maior inconveniente.

Pretendo focar nestas considerações determinados defeitos, alguns de elementar correcção, bastando somente que se perca a visão burocrática provocada pela deformação profissional.

Como é do conhecimento geral, a rede ferroviária portuguesa encontra-se ligada aos caminhos de ferro espanhóis em Valença, Barca de Alva, Vilar Formoso, Marvão-Beirão, e Elvas, respectivamente com Tui, Freguenada, Fontes de Onhoro, Valença de Alcântara e Badajós, não esquecendo a comunicação indirecta devido ao rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Aiamonte, onde se inicia a linha férrea de Sevilha. Dois combóios internacionais servem Madrid e Paris, que são o Lusitânia-Expresso e o «Sud-Expresso», ambos tri-semanais, que põem em magníficas condições de contacto Lisboa com as capitais espanhola e francesa, conduzindo carruagens de luxo e simples de 1.ª classe, tendo o Lusitânia-Expresso também 2.ª classe, orientação há muito seguida pelos grandes expressos internacionais e que, com referência ao «Sud-Expresso», tantas vezes foi

preconizada pelo distinto colaborador da *Gazeta* e meu prezado amigo sr. Guerra Maio, mas que só em 1949 se conseguiu, embaratecendo assim as comunicações com Paris. Além disso, existe o semi-directo de Madrid e a carruagem directa Lisboa-Hendaia.

Com referência ao «Lusitânia-Expresso» e ao «Sud-Expresso», há a dizer apenas a boa orientação seguida, o serviço bastante regular, e se não são diários, como era o «Sud-Expresso» até 1936, deve-se à falta de passageiros provocada pela aviação. Os portugueses preferem Paris a Madrid e a concorrência automobilista determina pouca afluência, salvo em momentos excepcionais e por ocasião da Semana Santa em Sevilha, pelo que o «Lusitânia-Expresso» só pode ser tri-semanal, e, se as linhas férreas espanholas o permitirem, necessita acelerar a marcha, de modo a chegar a Madrid mais cedo em vez das 11 horas. Para isso é necessário que o semi-directo alcance essa cidade antes das 9,10 horas, como acontece actualmente.

O semi-directo, que diariamente parte para a capital espanhola, tem um defeito grave, que é a não existência de carruagens directas das três classes, entre Lisboa e Madrid, ao contrário do que outrora acontecia. Visão mesquinha, provocada pelo receio de fuga dos passageiros do Lusitânia-Expresso, esquecendo que este é apenas tri-semanal, enquanto o semi-directo é diário; por outro lado o que prejudica à Companhia Portuguesa e à RENFE a circulação das composições directas? Julgar-se-ão ainda os caminhos de ferro na época das suas grandezas, em que detinham o exclusivo dos meios de comunicação terrestre? A forma de atrair o público e o desenvolvimento do turismo, tão directamente relacionado com a afluência de passageiros, estão em facilitar ao máximo o prazer de viajar acabando com as deficiências que aborrecem os passageiros e só prejudicam as empresas.

Com efeito, será cómodo e atraente chegar a Valença de Alcântara às 21,10, em noites de frio ou de chuva, numa estação desabrida, sem marquêsas de

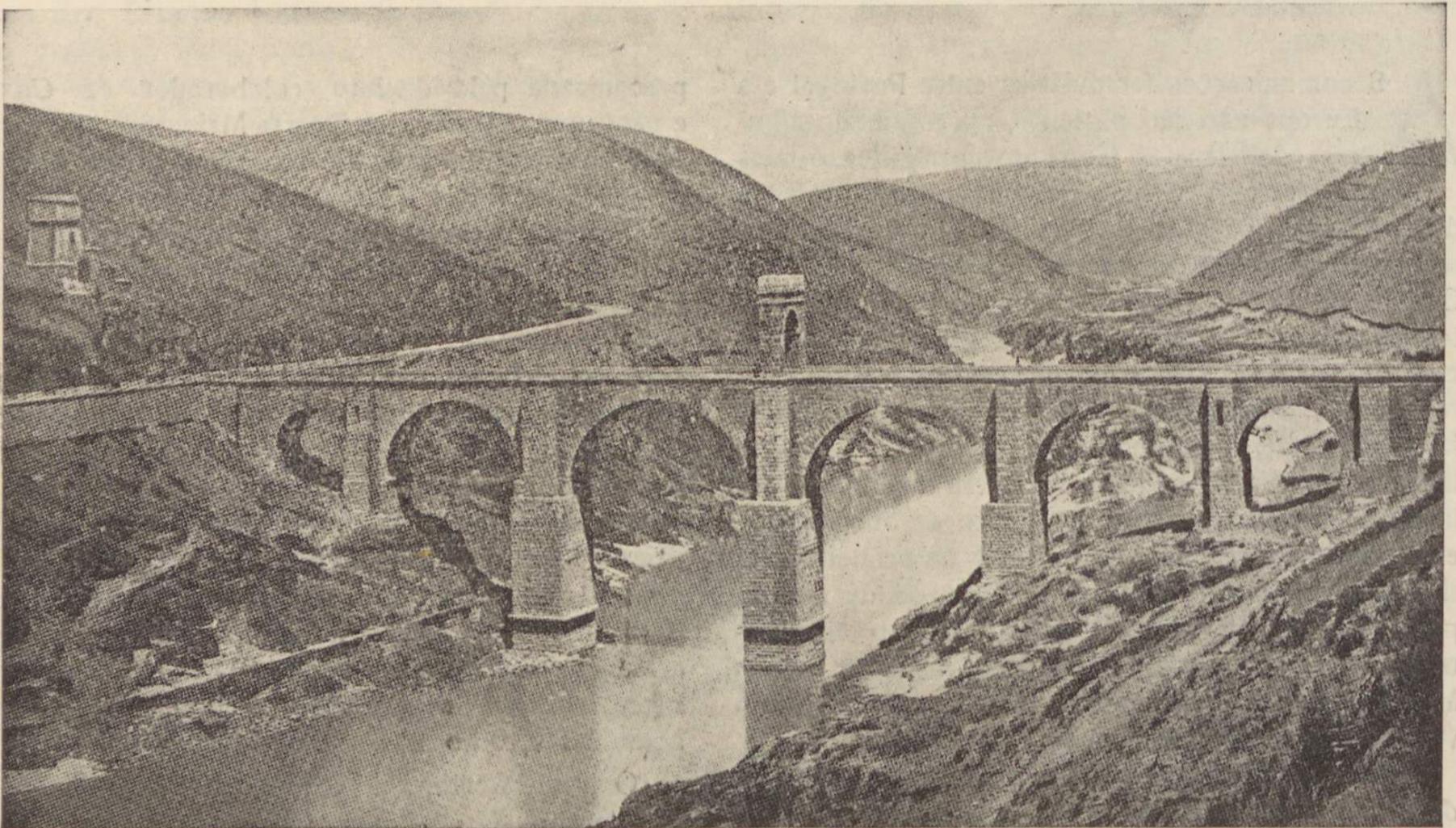
modo a todos se incomodarem, tendo que transportar as malas para a alfândega?

Com certeza que não, enquanto, que inconveniente haverá nos combóios directos, sendo o serviço da alfândega e dos inúteis passaportes efectuado em trânsito, como é de justiça notar se tem praticado sempre na fronteira portuguesa em todos os combóios que a atravessam. Neste caso a culpa é dos espanhóis e à falta de um acordo turístico entre os dois países.

A carruagem directa entre Lisboa e Hendaia circula nos dias em que não há «Sud Express», o que é de aplaudir mas com um horário péssimo, pois parte de Lisboa às 22,10, chega a Vilar Formoso às 13,43, alcançando no dia seguinte Hendaia pelas 12,05, gas-

mando-o e mantendo-o em colaboração com os caminhos de ferro numa harmonia, que, além de justa, é também vantajosa, pois tornando o caminho de ferro atraente e amigo da maior parte das pessoas, estas o procurarão em grande número com mais frequência, dada a sua indiscutível superioridade sobre os outros transportes terrestres.

Parece-me que a crise ferroviária de 1930 a 1939 e a que se mantém latente desde 1946, já demonstraram que o caminho de ferro deve admitir o fim do seu monopólio, a concorrência cada dia maior dos transportes automóveis e da camionagem, o aumento progressivo da aviação, que para as grandes distâncias lhe tira os passageiros; por outro lado o caminho de ferro tem mais de um século de óptimos ser-



A ponte de Alcântara, em Espanha, é um curioso espécimen de construção romana. Está situada na estrada romana de Mérida à Guarda, sobre o Tejo, à distância de Segura cerca de 18,5 Kms.

tando duas noites numa forma incomodativa e absurda, enquanto, no regresso, parte de Irun às 18,30, atingindo Lisboa pelas 23,55 do dia seguinte.

Porque motivo não se atrelará a carruagem directa ao rápido do Porto das 8,40 para chegar a Vilar Formoso pelas 17 horas, como já se fazia antes da guerra civil de Espanha?

Serão os dirigentes da RENFE que não querem a ligação? Porém, no sentido inverso, pode efectuar-se, pelo que o motivo não se alcança, embora para o melhoramento das comunicações entre Portugal, Espanha e França se efectuem durante o ano diversas reuniões dos representantes ferroviários das três nações, que muitas vezes praticam o erro de não procurarem entrar em contacto com o público, infor-

viços para o bem da civilização; durante centenas de anos será indispensável a sua existência, e é indiscutível a sua superioridade sobre os outros meios de transporte por terra. Até 1927 podia em Portugal a viação ferroviária mostrar-se orgulhosa da sua importância, o que não era para felicitar, porém, actualmente, outra tem de ser a sua orientação de procurar atrair o público, e, no caso que estou tratando, facilitar ao máximo as comunicações entre Portugal, Espanha e França.

Passando a outras fronteiras, diferentes males há a desfazer e que por vezes chegam a parecer propostos para dificultar os transportes.

O rio Minho, longe de separar, aproxima duas províncias, em que muitas cousas se conjugam para

relações de intercâmbio, e, por isso, diàriamente inúmeros portugueses e galegos atravessam a fronteira para trabalharem, comerciarem ou visitarem as localidades fronteiriças, dispondo-se quase paralelas as povoações, correspondendo a uma vila portuguesa, uma vila ou cidade espanhola. Assim: a Caminha — Guardia, a Vila Nova de Cerveira, — Tabagão, a Valença—Tui, a Monção—Salvaterra, a Melgaço—Arbo, e a S. Gregório—Frieira. Em mais nenhuma fronteira portuguesa isto acontece, realizando-se as comunicações ferroviárias através da ponte internacional com passagem inferior rodoviária, de Valença a Tui.

Diàriamente dois combóios ascendentes partem de Valença, respectivamente às 14,05 e às 18,09, para alcançar Tui e depois Vigo, às 15,40 o primeiro, e o segundo às 20 horas, mas isso nos horários, porque na prática o atraso entre Tui e Vigo, cuja distância é de 40 quilómetros alcança duas horas, as composições são péssimas pela sua sujidade, próprias para sucata, bastando dizer que nem água há nas retretes. Aqui a culpa é mais uma vez dos dirigentes ferroviários espanhóis, que se têm desinteressado duma solução equitativa. Com referência aos combóios de Tui para Valença existe somente um, chegando a esta vila às 10,55 no horário, porque na realidade é quase sempre com uma hora de atraso. Comunicações assim nem sequer são inteligentes, fugindo o público para os automóveis e para a camionagem.

A solução não é difícil de encontrar desde que em Espanha haja uma visão justa do que lhe interessa, devendo antes estabelecerem-se três ligações em cada sentido, modificando-se as marchas dos combóios do Minho n.ºs 1601 e 2601, acelerando-os de modo a atingirem Valença de manhã (1601), outro ligaria com o correio do meio dia (2601), e o último com o semi-directo que chega a Valença às 16,59, no

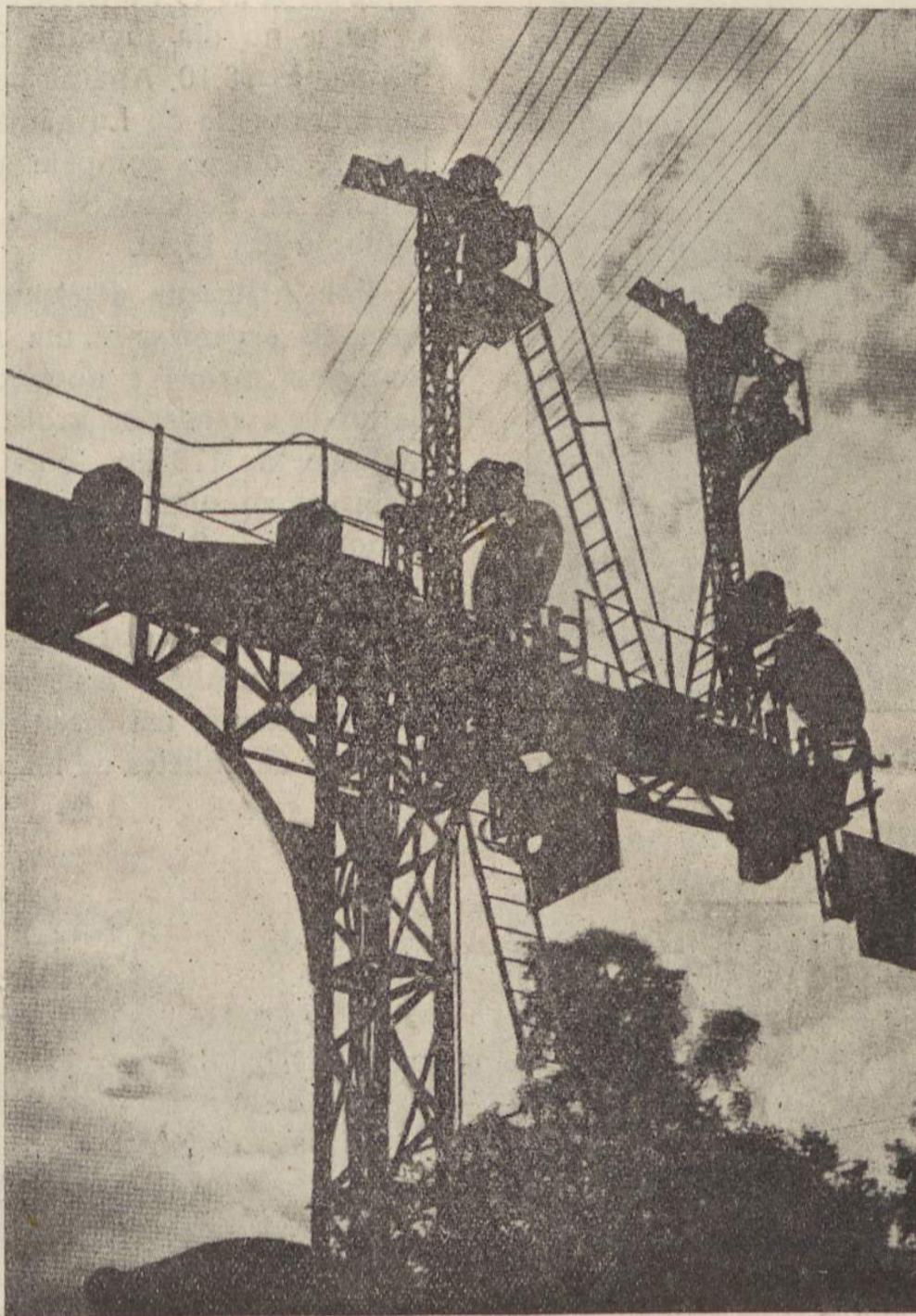
qual circularia a antiga carruagem directa Lisboa-Vigo, que partiria no rápido das 8,40. O mesmo se faria no sentido inverso, melhorando os espanhóis o seu material. De tudo só resultariam vantagens ferroviárias e os passageiros seriam melhor servidos, sem aumento de despesa para a Companhia Portuguesa ou para a RENFE, provocando no público o choque psicológico da comodidade e da facilidade dos transportes, elemento fundamental do turismo que muitos parecem ignorar. Onde se atinge o inverosímil é na ligação

ferroviária do Porto com Salamanca pela linha do Douro, parecendo que antes se desejou afugentar o público, de modo a obrigá-lo a deslocar-se pela linha da Beira Alta, com prejuizos graves para a segunda cidade do país e para todos os habitantes do Norte de Portugal.

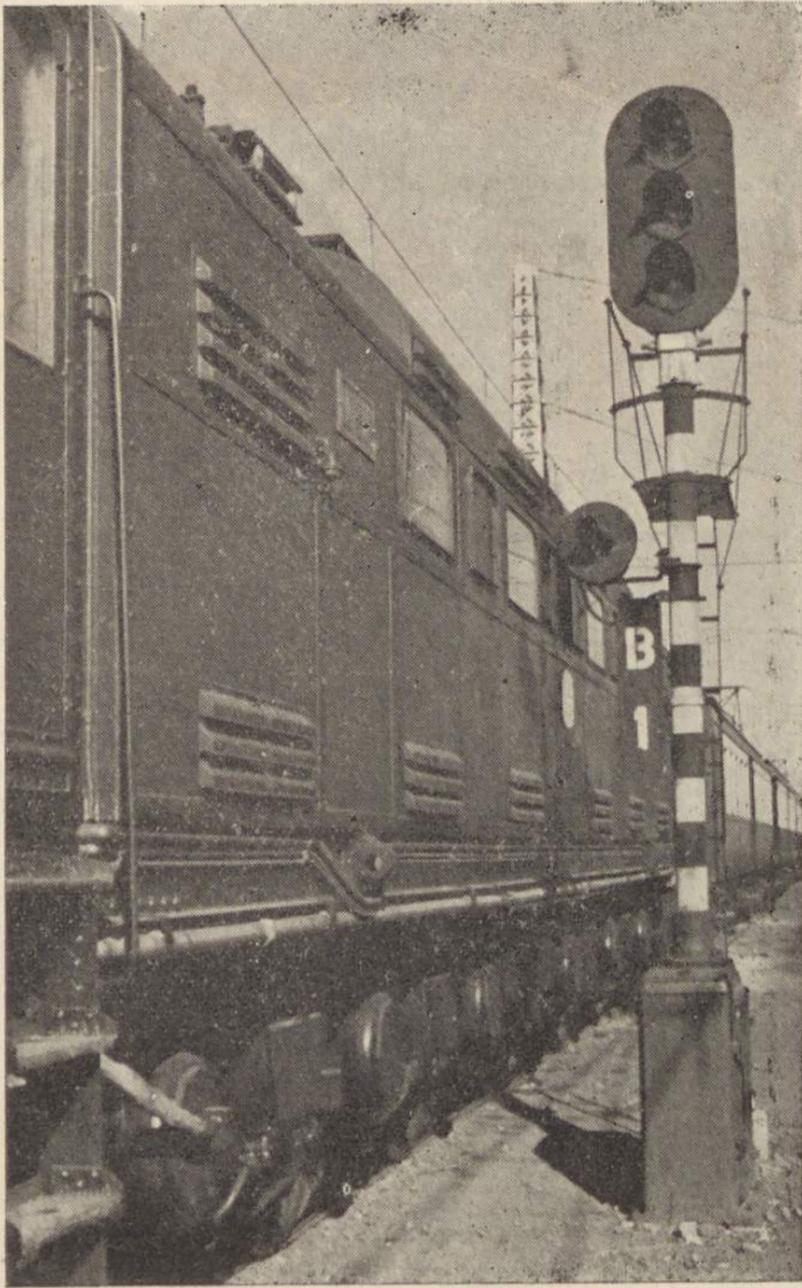
Quem desejar seguir pela linha férrea do Douro de tão extraordinária paisagem, é obrigado a sair do Porto no comboio das 0,37, para chegar à Barca de Alva pelas 12,53, partir às 14,20 para a Fregueneda, ligando de S. Estêvão com Salamanca, Medina ou Norte de Espanha, quando, em vez de passar a noite no comboio durante doze horas para vencer a distância de 206 quilómetros que nos directos se efectua em pouco mais de cinco horas, outrora transitava uma carruagem directa entre Porto e

Salamanca ou Medina, partindo do Porto de manhã para chegar a Medina depois da meia-noite. Propositadamente uma diferença de meia hora impede que o actual semi-directo dê ligação com o comboio espanhol. A solução encontra-se em restabelecer a antiga combinação por meio duma carruagem directa de 1.ª e 2.ª classe, que, atrelada ao semi-directo, parta de manhã do Porto para alcançar Medina, ligando aí com o «Sud-Express» ou com a carruagem directa de Lisboa a Hendaia.

O que impede uma resolução simples e racional,



Na França, para segurança da circulação ferroviária, foram estabelecidos postes de sinalização



ESPAÑA — Uma das novas automotoras eléctricas da RENFE

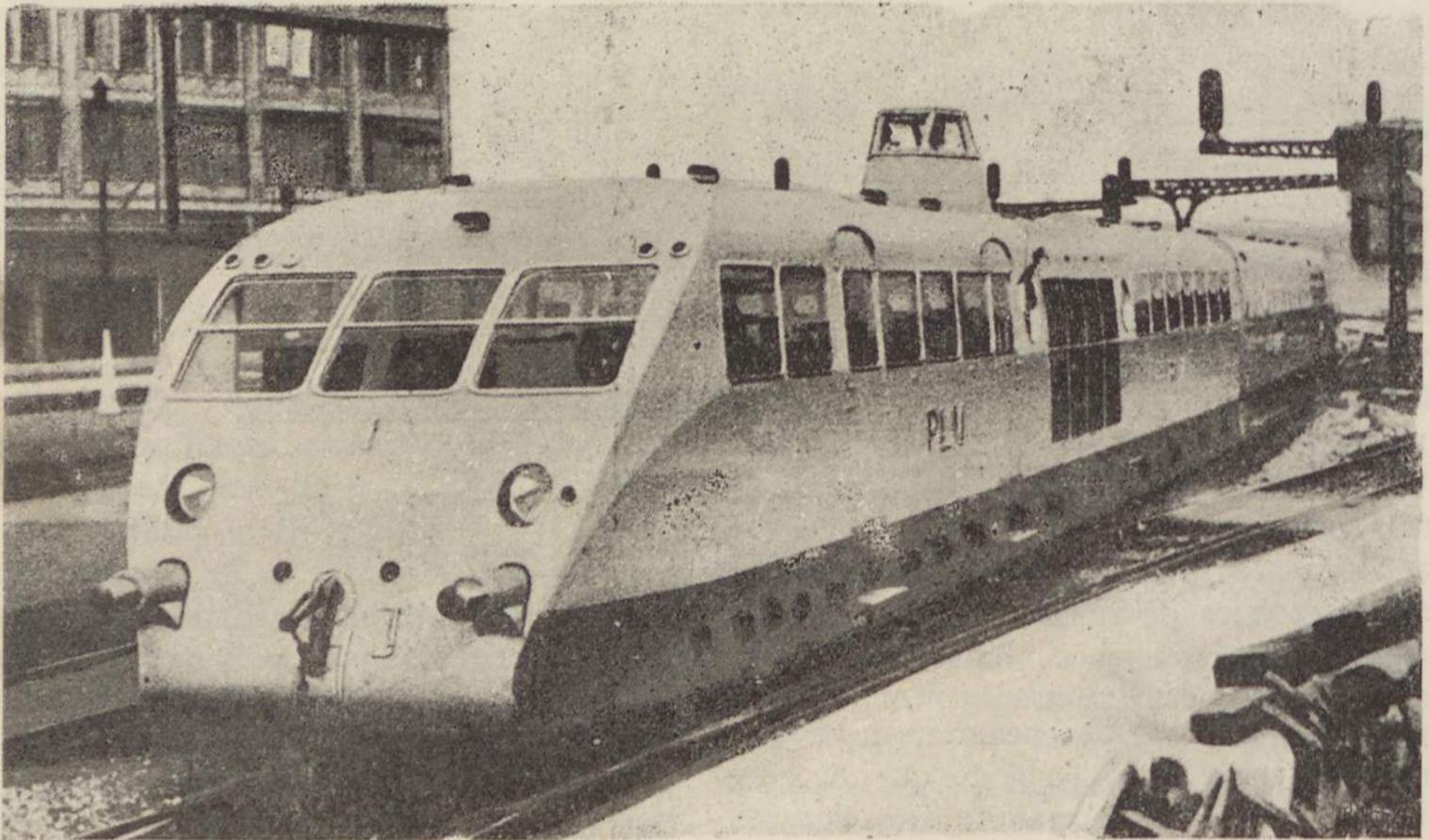
procedendo-se da mesma forma no sentido inverso?

Com respeito às comunicações por Vilar Formoso, Marvão e Elvas devem considerar-se boas, sendo esta última digna de referência pela sua perfeição, pois partindo-se de Lisboa às 8,40 chega-se a Badajóz às 13,20, podendo-se regressar-se às 17,15 para alcançar Lisboa pelas 23,57 do mesmo dia, facto único em todas as comunicações ferroviárias com Espanha.

A ligação de Lisboa a Sevilha pode-se efectuar por Badajóz e por Aiamonte, sendo péssima, pois de Badajóz sai-se às 19,04, passa-se a noite em Mérida, donde se parte no dia seguinte pelas 10,15, para chegar a Sevilha às 18,10. Apenas durante a Semana Santa um desdobramento do Lusitânia-Expresso permite viagem boa. A solução compete aos espanhóis mantendo o sistema da Semana Santa, ou dando seguimento ao comboio das 13,20.

Por Aiamonte determina a viagem pelo Algarve, devendo organizar-se um sistema de duas ligações, uma pela manhã e outra com o directo tri-semanal, de modo a vencer-se a distância de Aiamonte a Sevilha, que são 173 km., com rapidez e comodidade, semelhante ao que se realizava por estrada durante a Exposição de Sevilha em 1929.

Creio que há algumas coisas a efectuar nas comunicações de Portugal com Espanha e França, não esquecendo também mais vantagens para os passageiros, resultando daí o seu aumento, como o restabelecimento de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.



FRANÇA — O auto-rail duplo Bugatt, na estação de Lyon

O Turismo e a culinária nacional

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S

PODEM os que viajam deleitar-se diante duma paisagem de maravilha, estudar minuciosamente o pórtico dum mosteiro, analisar demoradamente as muralhas dum castelo, contemplar um pelourinho, mas, tudo isto, sem uma mesa limpa, sem os cuidados duma boa comida, sem excelentes doces e vinhos deliciosos, esquece depressa.

As más impressões da mesa mal posta, da cozinha pouco cuidada, fariam esquecer facilmente o castelo, a paisagem ou o monumento, ou, o que é pior, fariam com que o visitante recomendasse às pessoas das suas relações, que um determinado lugar de turismo não se deve visitar, por lá se comer mal...



Em Portugal, a cozinha é aprimorada, os doces são excelentes, os vinhos são dos melhores, as frutas magníficas, e tudo isto constitui motivo de boa propaganda para um país de turismo.

Quem nos visita, pode sentar-se tranquilamente diante das nossas mesas, com brancas toalhas de linho, água esplêndida em graciosas bilhas de barro, o pão em canastrinhas delicadas e o vinho — o afamado vinho português — pode beber-se afoitamente, pois não devemos esquecer que é em Portugal que se colhem os reis dos vinhos: — o Porto e o Madeira.



Em Portugal, come-se bem. A cozinha portuguesa é saborosa, higiénica e substancial.

Não vá julgar-se que, pelo facto de nos ocuparmos de manjares portugueses vamos fazer a história dos nossos cozinhados ou evocar o nome daqueles cozinheiros de antanho, mestres no segredo de boas pitanças, como o célebre Domingos Rodrigues, chefe da cozinha real nos fins do século XVIII. Não vá supôr-se que vamos citar alguns dos nossos afamados gastrónomos doutro tempo, como João Perês, Miguel Dias ou qualquer dos monges bernardos de Alcobaça. Não vá pensar-se que vão sair deste artigo algumas receitas da culinária nacional!



Vamos unicamente dizer que, em Portugal, temos matérias primas magníficas, com as quais podemos fabricar pratos variadíssimos, alguns característicos, cheios de sabôr e personalidade, deixando por isso mesmo as melhores impressões aos que gostam de comer bem.

Começam as nossas refeições pelas substanciais sôpas, das quais destacamos as mais usuais, as mais castiças, as mais apetitosas: — a canja, o caldo verde, a sopa de cozido e as de peixe.

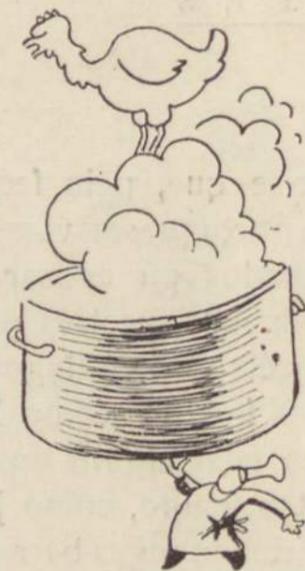


E o «cozido à portuguesa», prato saboroso, nutritivo, com carne, batata, hortaliça, toucinho e enchidos e o indispensável arroz de cozido, a que as rodelas de chouriço dão graça especial? E as caldeiradas?

Pode lá avaliar, quem nunca as tenha provado, o que é a famosa «caldeirada à fragateira» — receita importada da gente do mar, espécie de caldo de peixe, preparado com cabeças, rabos, péles e espinhas aro-

matizadas, prato magnífico a que dão graça fatias de pão embebidas em molho avermelhado?

E uma vez que falámos num prato de peixe, citaremos alguns produtos da nossa costa, com que se fazem pratos afamados, como atum, lampreia, salmão, linguado, salmonete, sável, etc., etc.



A cozinha portuguesa, tão apreciada por Fialho de Almeida nos «Gatos», tão proclamada por Ramalho Ortigão nas «Farpas» e tão francamente elogiada por Eça de Queirós em «A Cidade e as Serras», teve em António de Oliveira Belo, fundador da «Sociedade Gastronómica Portuguesa», o seu melhor defensor e cultor apaixonado.

Têm larga fama na culinária nacional, as migas do Alentejo, a vitela de Lafões, as tripas do Porto, o presunto de Chaves, o leitão da Bairrada, as alheiras de Bragança, «o bife à portuguesa» e as iscas também portuguesíssimas, manjares deliciosos em qualquer parte.

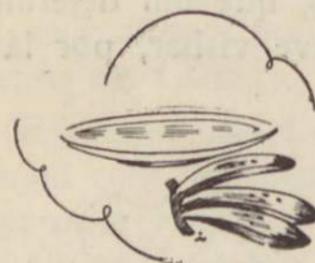
Não nos ocupemos dos doces, colecção interminável cujas receitas foram importadas dos velhos

conventos, tão afamados como os vinhos. Mas não esqueçamos os queijos nacionais, esplêndidos, como o «queijo da serra», de creme finíssimo e perfume agradável, e os de Azeitão, Rabaçal, Alcácer, Serpa e Castelo Branco, todos de óptima preparação.

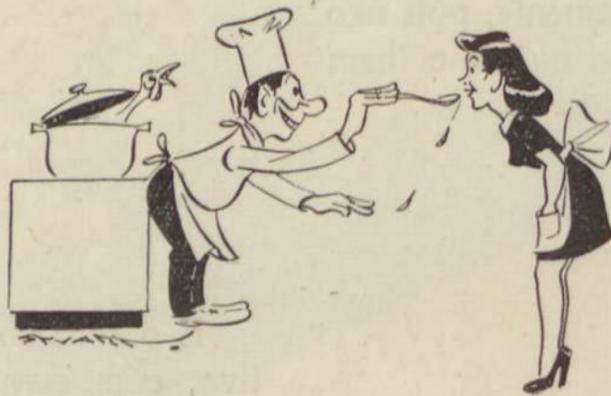
Terminam as refeições em Portugal com as frutas, finamente saborosas e de larga fama, das regiões de Alcobaça, Vila Franca, Fundão e Mirandela e ainda as magníficas laranjas de Setúbal, as compotas de Alcobaça e Oliveira de Azemeis e as frutas cristalizadas de Elvas, de conhecida popularidade, sem falar nas frutas excelentes dos Açores e Madeira, entre as quais marcam o seu lugar o ananás e a banana.

Para que nada falte às refeições portuguesas, temos de as acompanhar com o café saboroso da África e as aguardentes tonificantes das várias regiões deste país maravilhoso que parece fadado para o turismo.

Se é agradável, aos que viajam, conhecer os monumentos e as paisagens dos países visitados, é também interessante que conheçam os manjares, factores imprescindíveis nas nações que cultivam o turismo.



Em Portugal, existem monumentos evocadores, castelos de sonho, paisagens deslumbrantes, rios bucólicos, praias lindíssimas, óptimo clima, boas comunicações, hotéis e pousadas atraentes e uma cozinha aprimorada e substancial que, com os vinhos, as frutas e os doces, constitui um dos mais belos cartões da terra portuguesa.





Férias de inverno na Suíça

A Suíça é o país predilecto para a prática dos desportos de inverno

Mais de 100 centros de desportos com equipamento moderno

HOTÉIS CONFORTÁVEIS

Divertimentos com panorama de extraordinária beleza

DESCANSAR — VIVER — REJUVENESCER

NA SUÍÇA

TODA DE BRANCO VESTIDA!

PARA INFORMAÇÕES DIRIGIR-SE AO

CENTRO NACIONAL SUÍÇO DO TURISMO

LISBOA — Av. da Liberdade, 158-A

OU ÀS AGÊNCIAS DE TURISMO



TRANSPORTE POR CAMIÃO

LISBOA — 100 KMS.

TELEFONE 60514

DOMINGOS FERREIRA DE CASTRO

OFICINAS, GARAGEM E ESCRITÓRIO:

318, RUA SARAIVA DE CARVALHO, 322
LISBOA

**SOCIEDADE VINÍCOLA
SUL DE PORTUGAL, L.^{DA}**

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SÉDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.^o

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

End. Teleg. VINISUL

Armazéns: **AREALVA — ALMADA**

TELEFONE: ALMADA 17

GUILLIET

MÁQUINAS
PARA
MADEIRA
DE
FAMA
MUNDIAL

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)

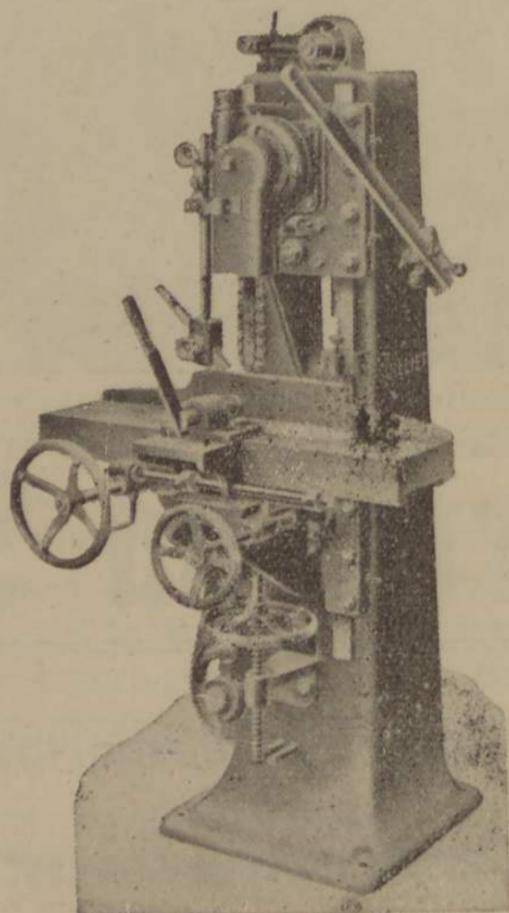
Casa fundada
em 1847

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

Filial portuguesa:

GUILLIET, L.^{DA}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — **LISBOA**



EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 158-LISBOA TELNY LAMPAR

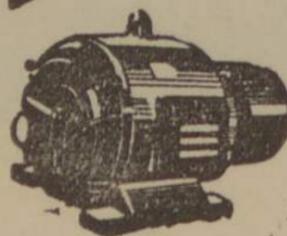
ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES



ENAE

Fábrica nacional

PLÁSTICOS

TELAS TRANSPARENTES LISAS, ESTAMPADAS
E GRAVADAS, EM TODAS AS CORES

CALFES — VERNIZES

GRANDE SORTIDO E PARA ENTREGA IMEDIATA

V E N D E

Manuel Alves de Mattos, L.^{da}

R. DOS FANQUEIROS, 300 — Telef. 27870 e 20831

LISBOA

GERMANO MACHADO



SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

45-A — CALÇADINHA DO TIJOLO — 45-A

(às Escolas Gerais)

LISBOA — Telef. 27237

ORÇAMENTOS GRATIS



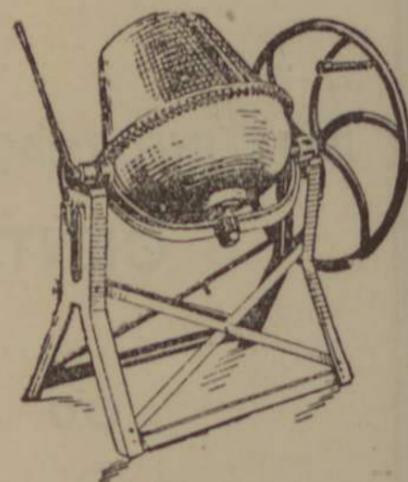
Máquinas para blocos

Moldes para manilhas de cimento
Canalizações de ferro para água e vapor
Fogões nacionais para hotéis, Exército
ou particulares

BETONEIRAS

Manuais e
mecânicas

Executam-se
todos os
trabalhos em
betão



A SOLDADURA NOS CAMINHOS DE FERRO INGLESES

TRABALHO DE VIA E OBRAS

Por N. W. SWINNERTON

O artigo abaixo é a tradução dum resumo do relatório apresentado pelo autor na conferência de Ashorne Hill que reuniu industriais e técnicos ingleses, por iniciativa do Instituto de Soldadura e da Associação Britânica de Investigação sobre Soldadura, com o fim de tratar da influência deste processo de construção na economia de materiais e de mão de obra.

O citado resumo veio publicado na revista «WELDING», de Londres, e a sua tradução é do engenheiro auxiliar, V. Machado de Carvalho.

S Caminhos de Ferro Britânicos, organização que inclui o London Transport Executive, utilizam em grande escala a soldadura na construção e conservação das vias e das estruturas, e procuram continuamente desenvolver a sua aplicação.

Durante os últimos 10 anos, numa só região, duplicou-se o número de soldadores empregados nos trabalhos da via. Actualmente na Repartição de Engenharia Civil, existem os seguintes:

22 soldadores a arco eléctrico, ocupados nos trabalhos de via.

196 soldadores a oxi-acetilene, para os mesmos trabalhos.

73 soldadores a arco eléctrico e a oxi-acetilene, trabalhando nas oficinas.

No presente relatório a soldadura é tratada em

dois capítulos: a) Trabalhos de Via e b) Estructuras; porque são estas as principais categorias em que se divide a Engenharia Civil dos Caminhos de Ferro.

Trabalhos de Via

Aqui a soldadura aplica-se principalmente na:

(I) Reparação de agulhas e de cruzamentos gastos e danificados.

(II) Junção de Carris a topo, a-fim-de se obter carris maiores do que os normais.

(III) Construção e reparação dos elementos de via.

(IV) Construção das ligações eléctricas dos carris.

I — A reparação, por meio de soldadura, das agulhas e dos cruzamentos gastos e danificados pratica-se há cerca de 20 anos, mas já era objecto de experiências algum tempo antes.

Quando há uma bifurcação ou uma intersecção de linhas empregam-se agulhas e cruzamentos, e na fabricação destas unidades usa-se muitas vezes um carril de secção inferior. Este carril está geralmente, pela sua posição nas agulhas e nos cruzamentos, submetido a grandes choques e, consequentemente, a sua duração é muito menor do que a dos outros carris, aproximadamente três vezes menos quando o tráfego é muito grande e pesado.

Nos trabalhos de conservação das agulhas e dos cruzamentos é vulgar os elementos gastos serem reparados, depositando neles metal de soldadura, quer pelo arco eléctrico ou pelo processo oxi-acetilénico, dez ou doze vezes antes que a sua substituição total se torne necessária. Além disso, reconstruindo desta maneira, periódicamente, estes

elementos, antes que estejam demasiadamente gastos, mantem-se a continuidade da superfície da via em boas condições. Este processo de reparação reduz as despesas de conservação das vias, além de permitir economizar mão de obra e materiais visto que os elementos não são substituídos tão frequentemente.

Os trabalhos são executados tanto com o arco eléctrico como com o maçarico oxi-acetilênico. Na reconstrução das agulhas é aplicado este último e nos cruzamentos utilizam-se ambos os processos, excepto quando se trata de carris em aço ao cromo, nos quais se deve usar o maçarico oxi-acetilênico, enquanto que, nos cruzamentos construídos em aço-manganês, as recargas são executadas com o arco eléctrico.

As máquinas de soldadura utilizadas nestes trabalhos têm de obedecer à condição de poderem transportar-se com facilidade de um lado para o outro, e de terem dimensões tais que possam ser colocadas ao lado da via sem prejudicar o tráfego. Para isso foi preciso construir grupos de soldadura especiais. O tipo hoje usualmente empregado compreende 3 ou 4 elementos desmontáveis, isto é, chassis, motor a gasolina ou Diesel e dínamo havendo, nalguns casos, um dínamo auxiliar para accionar uma esmeriladora ou para alimentar uma resistência que se aplica no aquecimento prévio.

A aparelhagem oxi-acetilénica, incluindo as garrafas de gaz, é facilmente transportável e empregada na soldadura de metais ferrosos e não ferrosos, bem como no corte dos metais. É portanto especialmente adequada aos trabalhos executados na via.

A reparação das agulhas e dos cruzamentos gastos, quando executada durante o movimento dos comboios, organiza-se de modo a não fazer perigar o tráfego, empregando-se uma técnica especial que permite aos comboios passarem, em qualquer altura, com tóda a segurança. Esta técnica aprende-se nas escolas de soldadura dos Caminhos de Ferro.

Deve também atender-se a que o aço dos carris tem de ser tratado com grande cuidado, porque, devido ao seu alto teor em carbono e manganês, não é de boa qualidade para soldar. Os defeitos de soldadura, que não causam prejuizo nas estruturas sujeitas a cargas estáticas, não podem ser tolerados em carris expostos a choques e a esforços alternados.

A economia, em aço e mão de obra, derivada do emprêgo da soldadura na reparação das superfícies das agulhas e dos cruzamentos, é evidentemente elevada, especialmente quando a reparação é feita na via. Se os elementos estão demasiadamente gastos para se conseguir repará-los no local, são desmontados, reparados nas oficinas e de novo assentes.

A Fig. 1 mostra uma agulha depois de reparada, numa junção por onde passa imenso tráfego num só sentido. A substituição desta parte da via custaria aproximadamente, excluindo a interrupção do tráfego, £ 70 de material e £ 10 de trabalho.

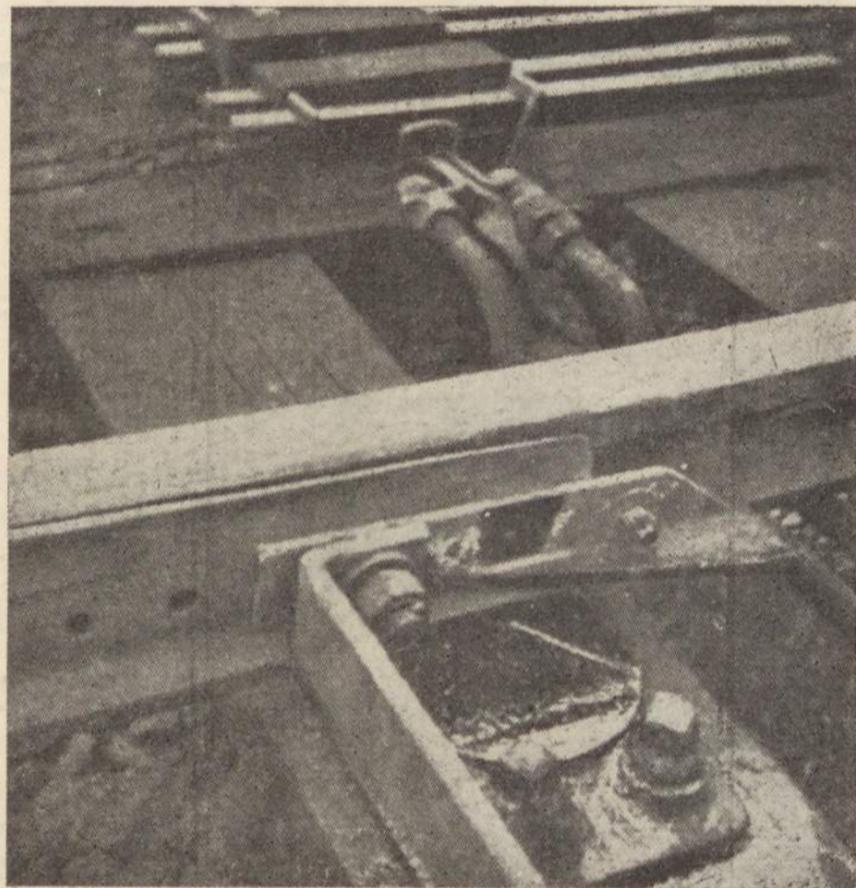


Figura 1

Se, em vez de substituímos as agulhas, estas são separadas por soldadura, e se partirmos do princípio de que têm de sofrer três reparações para terem a mesma duração que uma agulha nova, então o custo total para recompor a superfície da agulha nas três reparações é: material — £ 1 e trabalho — £ 4,5. A economia é de cerca de 2,5 toneladas de aço, £ 69 de material e £ 5,5 de mão de obra.

No caso de um cruzamento em idênticas condições, o custo aproximado duma substituição completa seria £ 45 em material e £ 10 em mão de obra. Executando três reparações, por meio de soldadura, em vez de substituir o cruzamento, o custo do material seria de £ 1 e 15 sh. e a mão de obra £ 3 e 5 sh. A economia em aço seria aproximadamente de 2 toneladas, ou seja de £ 43 e 5 sh., e em mão de obra £ 6 e 15 sh. Os números acima não incluem a economia resultante de não haver interrupções de tráfego, como no caso da substituição das agulhas e dos cruzamentos.

Pelos números acima, os quais são aproximados porque o custo depende do local, densidade do tráfego, ângulo do cruzamento, etc., e sabendo-se que em cada ano muitos milhares destas agulhas e cruzamentos são reparados pela deposição de metal de soldadura (aproximadamente 18.600 cruzamentos e 700 agulhas foram repara-

dos no ano de 1948) e que o seu número é somente limitado pela quantidade de soldadores capazes de executarem estes trabalhos, verifica-se que a economia directa anual é representada por uma quantia considerável.

II — A soldadura de carris topo a topo é executada por várias razões e a sua aplicação é limitada apenas pela aparelhagem disponível.

As juntas dos carris são a parte mais fraca da via, especialmente se elas não forem bem conservadas, e por esse motivo acentua-se a tendência para reduzir o seu número e aumentar o comprimento normal do carril que presentemente é de 60 pés.

A laminação de carris com comprimentos superiores é dispendiosa. O maior comprimento laminado, até agora, em Inglaterra, é de 120 pés, mas, com esta dimensão, foram fabricados apenas alguns carris. Por outro lado, visto que cerca de 25% das horas de trabalho despendidas na montagem das éclisses são empregadas em reparar os carris, nas juntas ou próximo destas, reduzem-se as despesas de conservação diminuindo o número de éclisses.

Sobretudo nas pontes e nos viadutos é hoje vulgar soldarem-se as juntas, porque a eliminação das éclisses tem também por efeito reduzir, nestas estruturas, os efeitos das cargas dinâmicas.

Durante a guerra recebemos uma grande tonelagem de carris americanos, cujo comprimento normal é de 39 pés. Muitos deles foram soldados até prefazerem unidades de 78 pés e 117 pés.

O método usado para unir os carris consiste na soldadura a topo com projecção de metal (Flash butt welding) e na soldadura alumino-térmica. Presentemente executam-se também muitas destas ligações com soldadura oxi-acetilénica.

O que geralmente temos feito até agora é soldar, conjuntamente, três carris de 60 pés, excepto nas linhas subterrâneas do London Transport Executive, onde as variações de temperatura são mínimas e portanto os carris são soldados até se obter o comprimento de 300 e mais pés.

A instalação duma junta com éclisses custa cerca de £ 1 e 5 sh. em material e mão de obra. O peso do aço empregado é de cerca de 18 kgs. por cada junta. O custo de uma junta soldada por projecção é aproximadamente o mesmo do que quando soldada com o maçarico oxi-acetilénico, ou seja cerca de £ 1. 10 sh., um pouco mais, portanto, do que o necessário para montar uma junta com éclisse. Contudo a economia nos gastos diá-

rios de conservação depende da eliminação destas. Embora a economia de mão de obra não possa ser ainda determinada, a substituição das juntas, proveniente da soldadura de três carris de 60 pés, reduzirá o tempo gasto na sua conservação na proporção de um quarto para cerca de um décimo do tempo total empregado na conservação das vias ordinárias.

Fabricantes ingleses de máquinas de soldar por resistência, em íntima colaboração com os Caminhos de Ferro Britânicos, projectaram recentemente um novo tipo de máquina para a soldadura a topo de carris. Duas máquinas deste tipo estão já montadas. A figura 2 mostra uma destas máquinas. A rebarba é eliminada numa outra máquina especial.

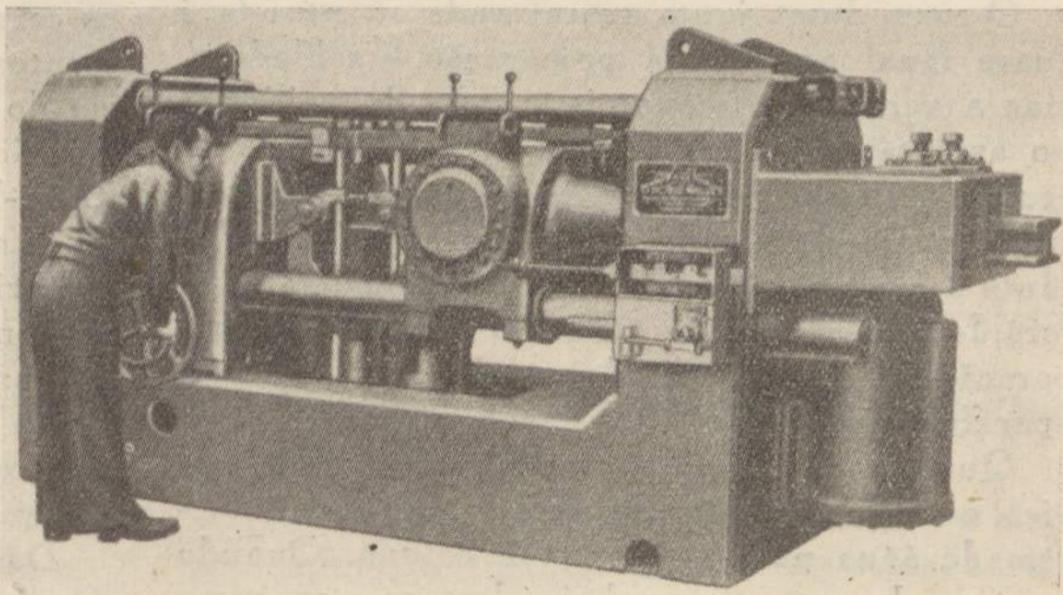


Figura 2

A soldadura alumino-térmica dos carris é mais dispendiosa do que qualquer dos dois processos acima mencionados e é, por consequência, menos usada.

(III) — A fabricação e a reparação dos elementos da via abrange um vasto campo e por isso somente podem ser dados aqui alguns exemplos.

No caso dum pára-chóques montado sobre os próprios carris da linha encurvados, escorado por outros dois carris enterrados no chão a prumo, e em que os carris da linha se quebraram devido à violência do choque, estes são chanfrados, até uma profundidade abaixo da fractura, com o maçarico oxi-acetilénico, e soldados em seguida.

Se os quatro carris se fracturam, a reparação tem geralmente de ser feita nas oficinas e o pára-chóques é então substituído. O custo aproximado desta substituição é o seguinte: material, £ 25; mão de obra, £ 3. O custo da preparação e soldadura é de cerca de £ 4 e o aço aproveitado pesa aproximadamente 2 toneladas.

Pratica-se há alguns anos, numa região pelo menos, a soldadura dos «Water-troughs»,⁽¹⁾ de

modo a obterem-se comprimentos de 60 pés em vez de usar juntas com parafusos ou rebites. Devido à vibração dos carris durante o movimento dos comboios é difícil manter estanques as juntas cravadas ou aparafusadas e, por esse facto, a perda de água é grande.

Tais «Water-troughs» requerem, conseqüentemente, grandes cuidados para conservá-los estanques. Além disso quando se soldam os elementos numa extensão de 60 pés, quer na oficina quer ao lado da via, eles podem facilmente ser montados na posição devida por meio duma grua, reduzindo assim o tempo e o trabalho de assentar e ligar os elementos normais de 10 pés. Quando se assentam os elementos pré-fabricados com o auxílio de uma grua, nas secções da linha onde há «water-troughs», este processo é sempre adoptado.

O custo duma junta aparafusada ou cravada é quase igual ao da sua preparação e soldadura, mas a verdadeira economia resulta da facilidade no assentamento dos «troughs» por meio duma grua, além de se reduzirem as despesas de conservação e o desperdício de água. Por outro lado durante a execução da soldadura os «troughs» estão fora de serviço durante um curto período, em comparação com o que é exigido na aplicação das juntas aparafusadas.

Quando os «troughs» estão retirados do serviço os comboios têm de parar para se abastecerem de água numa tomada de coluna. Quando isto sucede com um comboio eleva-se o consumo de carvão a 150 Kgs. e não é raro que um «trough» esteja retirado do tráfego pelo menos durante 2 semanas, quando se usa o antigo processo de reparação, enquanto que um domingo é suficiente para o soldar. Se, portanto, durante 9 dias os «troughs» estão sem movimento, acontece que 540 comboios têm de parar para se abastecerem de água, ao passo que fazendo a reparação por meio de soldadura, num domingo, limita-se o número de paragens a 40. No primeiro caso o consumo adicional de carvão é de 76 toneladas, e sendo cada tonelada a £ 2 e 10 sh. o aumento das despesas só em carvão é de £ 190 aproximadamente.

Um outro exemplo. Quando um comboio pesado arranca é vulgar que as rodas motrizes das locomotivas patinem, com o conseqüente desgaste, às vezes profundo, devido ao atrito sobre o carril. Se o desgaste não é grande repara-se habitualmente a parte afectada depositando metal de soldadura sem desmontar o carril, mas se a altura do desgaste for maior do que 1/8" retira-se aquêlê, repara-se e torna-se a montar ou na linha principal ou nos desvios. Grande número destes carris têm sido assim reparados e a economia em aço atinge 700 Kgs. por carril, ou seja cêrca de £ 10, quando a reparação é executada no próprio local. Durante a última guerra num comprimento de

via de 50 milhas, cêrca de 200 carris foram danificados em cada ano, e a superfície da maior parte deles foi reconstruída com metal de soldadura.

IV—A fabricação dos elementos das vias de tracção eléctrica é utilizada desde há alguns anos e, por exemplo, quando do assentamento dos carris condutores e da ligação eléctrica dos carris durante a execução do Plano de Electrificação Wirral em 1937-8, os elementos soldados foram adoptados sempre que possível.

As ligações eléctricas são soldadas, tanto no caso dos carris condutores, como no dos outros carris quando êstes são usados para o retorno da corrente. Em determinada região e no London Transport Executive é costume soldar topo a topo os carris condutores, até se obter grandes comprimentos, para garantir a continuidade da superfície do carril. A soldadura é executada pelo arco eléctrico, ou em máquinas de soldar por projecção (flash-butt), ou ainda a oxi-acetilene.

A soldadura dos carris condutores em grandes comprimentos não traz imediatamente grande economia, mesmo levando em conta a eliminação do condutor de ligação. A economia apreciável deriva da continuidade da superfície evitar os saltos dos contactos e os conseqüentes arcos eléctricos que queimam os carris.

Dantes, quando se não usava soldar os carris topo a topo, montava-se uma ligação soldada para estabelecer a continuidade eléctrica do carril, o que é ainda empregado quando não se pode aplicar carris de grande comprimento. Este tipo de ligação substitui a ligação aparafusada e a economia em cobre que daí deriva é de 3.2 kgs. (1,3 kgs. em vez de 4,5 kgs. como no antigo sistema); o custo da montagem é quase o mesmo, mas a economia obtida na conservação é grande porque, para manter uma conductividade eficiente com o antigo sistema, era necessário exercer uma vigilância contínua. Por seu turno as ligações das juntas nos carris de rolamento contêm 255 gr. de cobre em vez de 3 kgs., como nas antigas ligações cravadas, o que significa uma economia de 2,5 kgs. de cobre incluindo o peso das barretas de soldadura.

Estructuras

Uma maior aplicação da soldadura nas pontes do Caminho de Ferro e noutras estruturas foi impedida devido ao custo elevado orçamentado para as construções soldadas. Nos últimos anos, ainda os preços das estruturas submetidos pelos adjudicatários continuam a ser mais favoráveis nas construções cravadas, especialmente nas mais pesadas. O valor das estruturas soldadas é, con-

tudo, apreciado pelos engenheiros dos Caminhos de Ferro, como se verá por alguns exemplos apontados mais adiante, mas eles têm de esperar que os adjudicatários estejam em melhores condições para emprenderem a construção soldada. Talvez que a dificuldade em adquirir equipamento e em fazer alterações seja motivo de se não modificarem as oficinas, de modo a substituir a cravação pela soldadura e, assim, reduzir o custo da construção.

As economias de aço que são possíveis com a construção soldada, ainda mesmo sob estas condições adversas, encorajam suficientemente os engenheiros a justificar a sua preferência, mas somente nas estruturas leves e nos elementos das grandes pontes.

Devido às precárias informações respeitantes ao custo da construção, a comparação directa entre os dois tipos de construção (cravada e soldada) só pode ser dada em muitos poucos casos. A construção soldada é, contudo, muito vantajosa por outras razões que nada têm a ver com a estrutura propriamente dita.

Assim, por exemplo, nas linhas de tráfego denso, as estruturas soldadas são vantajosas porque, em virtude do seu menor peso, montam-se mais facilmente. Além disso, a sua simplicidade facilita o trabalho de conservação, principalmente a limpeza e a pintura.

Pontes

No que se refere às pontes a economia de aço é de cerca de 20% a favor das construções soldadas. Esta economia é também acompanhada por uma redução substancial de mão de obra. Simples detalhes, como a ligação de reforços e de vigas cruzadas, não necessitam de ferragens complicadas e, portanto, evitam o trabalho de furação e cravação que estas implicam. Não obstante, o custo da fabricação e montagem destas estruturas, como foi dito acima, tem sido, até agora, favorável à construção cravada. Há, contudo, uma economia na conservação, a qual pode atingir 50% a favor das construções soldadas, especialmente na limpeza e pintura das vigas de alma cheia.

Sistemas triangulados — A economia aproximada em peso de aço é de 15% a favor da cons-

trução soldada. O custo da fabricação e montagem destas estruturas dá ainda preferência à construção cravada, mas, no caso de pequenas construções, o custo adicional pode ser justificado pela redução das despesas de conservação.

A economia obtida na conservação das estruturas constituídas de vigas soldadas não é naturalmente tão elevada como no caso das vigas de alma cheia, mas o seu valor é aproximadamente de 25% em comparação com as construções cravadas.

A confirmar os elevados orçamentos apresentados nos projectos das construções soldadas, damos os seguintes números de comparação obtidos em recentes concursos:

Ponte «A» — cravada

	Custo		
	£	sh.	d.
Peso do aço, em toneladas=42,238	2.942	3	9

Ponte «A» — soldada

Peso do aço, em toneladas=40,425	3.018	14	6
----------------------------------	-------	----	---

Comparação de ofertas típicas para a construção de pontes com vigas de alma cheia:

Custo da construção cravada, por pé quadrado — £ 1,90.

Custo da construção soldada, por pé quadrado — £ 2,35.

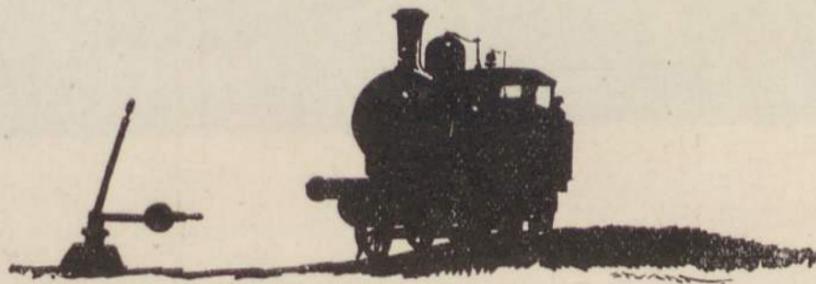
Os Caminhos de Ferro têm construído e montado muitas estruturas leves, todas soldadas, tais como pontes para cabo, pontes para peões, etc.

Generalidades

Os Caminhos de Ferro têm utilizado, em grande escala, a soldadura nas reparações e fortalecimento das pontes existentes e na fabricação de diques, docas e outros trabalhos marítimos.

Está em estudo uma unidade de construção para a montagem de pequenas estações, e a avaliar pelo protótipo, o custo será menor e a sua conservação mais barata do que no caso duma construção cravada.

(1) N. do T. — «Water-Trough» é uma espécie de caleira com água, usado nas grandes linhas dos Caminhos de Ferro Britânicos, que permite aos comboios abastecerem-se de água em andamento.



Publicações recebidas

«A B C do Seguro Social»

Em edição da «Divulgação, Informação e Cooperação Internacional e da Federação de Caixas de Previdência», acaba de aparecer uma publicação de grande interesse e oportunidade: é o «A B C do Seguro Social».

Esta publicação vem, na verdade, colocar ao alcance de todos os que se interessam pelo assunto, uma exposição, simples e clara, do regime de previdência português. Nas suas páginas definem-se os princípios fundamentais e explicam-se a organização e o funcionamento das instituições, ao mesmo tempo que se esclarece o que são e o que representam os direitos dos beneficiários.

O livro em questão corresponde plenamente aos seus propósitos. Com os seguros sociais procura-se defender as condições materiais e a dignidade dos que trabalham.

«Anuário de Pesos e Medidas»

Oferece interesse a leitura do «Anuário de Pesos e Medidas», referente a 1946 e agora publicado em edição da Repartição de Pesos e Medidas da Direcção Geral da Indústria, do Ministério da Economia.

Abre o volume presente, que é o sétimo da série, com dois valiosos subsídios para a história

dos Pesos e Medidas em Portugal: a «Geira» e a «Pena de Água», que foram unidades do antigo sistema. Subscrive-os o engenheiro chefe da Repartição, sr. João Rodrigues da Costa Gomes, sócio do Instituto de Coimbra.

Nas páginas seguintes compilam-se elementos informativos, estatísticas e notícias acerca de contadores de água e gaz e balanças, fechando o volume com a legislação respeitante a pesos e medidas.

«Revue Brown Boveri»

E' sempre com prazer que recebemos, nesta Redacção, a visita da «Revue Brown Boveri», magnífica publicação técnica, impressa e editada na Suíça e propriedade da Sociedade Anónima Brown Boveri, de Baden.

O número presente, referente a Julho e Agosto, contém artigos e estudos de interesse sobre alternadores de grande potência para centrais hidráulicas e problemas respeitantes a centrais hidroelétricas.

Plantas e Programas dos Cinemas de Estreia

Esta publicação, organizada pelo sr. Victor Lopes, é distribuída gratuitamente, como brinde da Companhia de Seguros «A Mundial» e oferece indiscutível interesse a todos os frequentadores de cinema, pois estes ficam a par de todos os programas, que, nesta época, vão ser exibidos nas nossas principais casas de espectáculos.

Agradecemos a oferta dos exemplares enviados a esta redacção.

TODOS OS ARTEFACTOS DE CORTIÇA

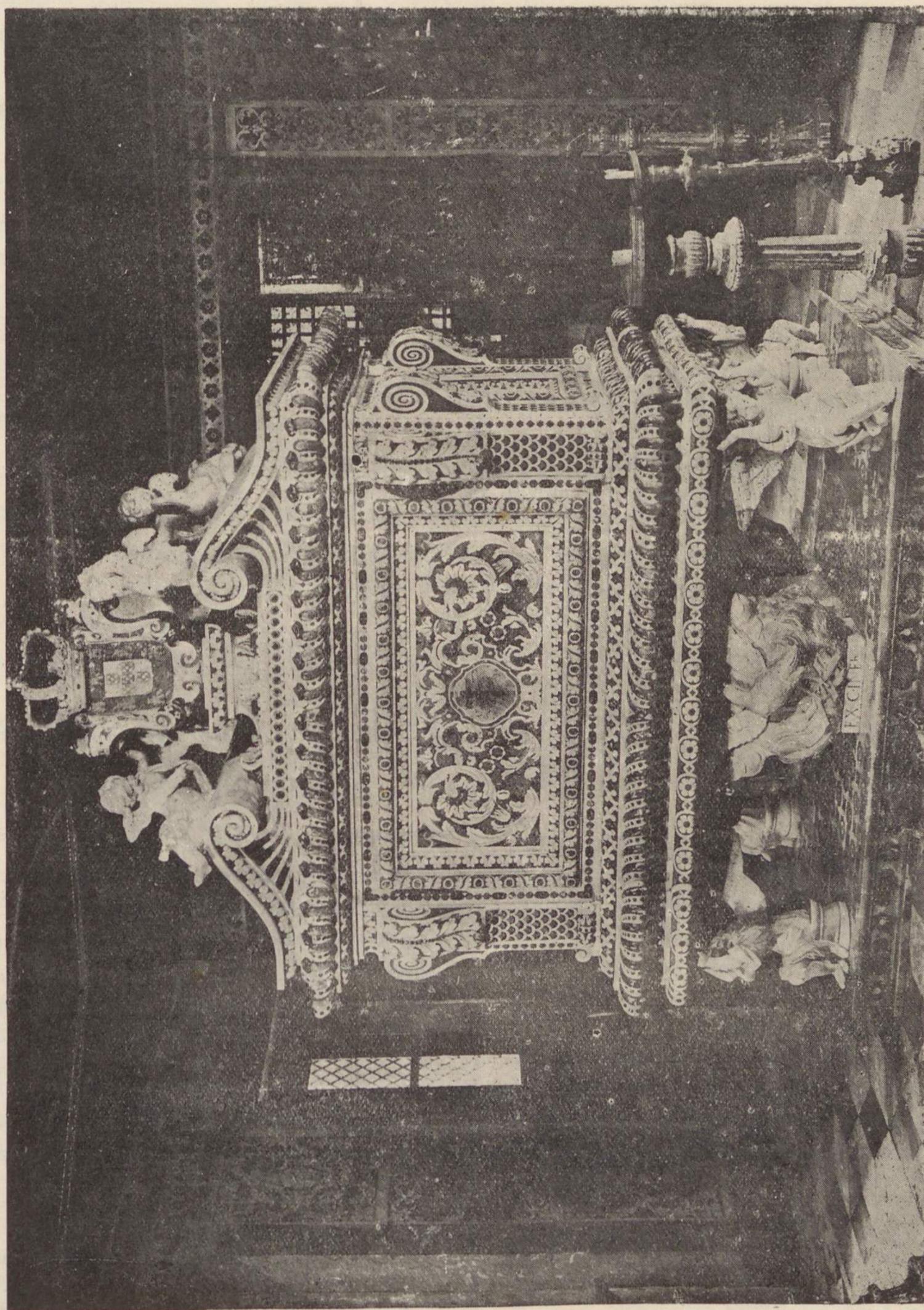
Mundet & C.^A, L.^{DA}

Sede: SEIXAL

Escritório em:

LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 19, 1.º



A V E I R O — Túmulo, em mármore, da Princesa Santa Joana, na igreja do antigo convento de Jesus

Cerâmica Aveirense

de

Viúva de João Pereira Campos

CANAL DE S. ROQUE **TELEFONE: 51** **AVEIRO**

Depósito no Porto: **RUA DO BOMFIM, 117** **TELEFONE: 6740**

«Stand» na feira da Exposição de Março, onde obteve o 1.º Prémio

Telha e Tejolos de diversos tipos — Telha tipo Português

Esta telha cobre como a de Marselha, sem o emprego de argamassa e imita perfeitamente a antiga telha mourisca ou de canudo

Tejolos de barro vermelho e refratário — Cerâmica ornamental, e toda a espécie de Cerâmica de Construção

Companhia Aveirense de Moagens

MOAGEM DE CEREAIS,
DESCASQUE DE ARROZ

E

FARINHAS PARA ALIMENTAÇÃO DE GADO

End. Teleg.: MOAGENS

Telef. : 41

AVEIRO

«Fábricas Jerónimo Pereira Campos, Filhos»

AVEIRO

FUNDADAS EM 1896

SUCURSAIS EM:

Alvarães — Minho Meadela — Viana do Castelo

DEPÓSITO NO PORTO, Rua de Sá da Bandeira, 382

DEPÓSITO EM BRAGA, Rua dos Chãos, 75 a 79

DEPÓSITO EM LISBOA, Largo do Calvário, 3

Telefonos: 108 — Aveiro
 > 24.674 — Porto
 > 37.013 — Lisboa
 > 2446 — Braga
 > 303 — Viana do Castelo
 gramas: CAMPOFILHOS-Aveiro

Telhas tipos «MARSELHA»,
 «SUCESSO» e outros formatos.

Telha «CAMPOS» (Modelo e marca registados).

Tijolos vermelhos e refractários.

Tubagem de Grés e peças acessórias.

Loiça sanitária em faiança e grés.

Azulejos — Vasilhas para ácidos.

Botijas de todos os formatos, etc., etc.

Azulejos / Louças Decorativas,
Sanitárias e Domésticas

FÁBRICAS ALELUIA
ALELUIA & ALELUIA

AVEIRO
(PORTUGAL)

Fábrica Aleluia (Fundada em 1905) Tele { fone PBX 22
Fábrica Gercar (Fundada em 1924) gramas Fábrica Aleluia

ESCRITÓRIOS:
RUA E CANAL DA PONTE NOVA

LUZOSTELA

Fábrica de lixas e outros produtos

LIXAS: De todas as qualidades para todas as indústrias, em papel e vidro, pano branco e esmeril e azul extra e esmeril, etc.
PO LUZOSTELA: Para limpar talheres, dando ótimos resultados e brilho incomparável.

COLAS: De alta resistência para as indústrias de carpintaria marcenaria e pintura de decorações.

FERREIRA & IRMÃO SUCESSORES, LD.^a
AVEIRO - PORTUGAL

Fábrica de Serração, Moagem e Carpintaria Mecânica

DE *José Bolais Mónica & Irmão, L.^{da}*

SERRAÇÃO: Fornecem-se vigamentos, soalhos e forros em osco. — **CARPINTARIA:** Fabrica-se caxilhariã, portais e molduras. — **SERRALHARIA:** Construção de motores em ferro ou madeira, a vento, a água e a gado. Montagem de motores a gaz pobre e construção de carros e outras obras concernentes à arte

Apartado 38 — TELEFONE 331 — Teleg. Jóbmil
AVEIRO S. BERNARDO

A. MATOS DE OLIVEIRA

OFICINA MECÂNICA DE SERRALHARIA E SEGERIA
Moinhos de vento e Engenhos para moer e tirar água, etc.

ARADAS - AVEIRO

ROCHA & MARQUES

OFICINA DE CARPINTARIA MECÂNICA
MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO E LENHAS

VERDEMILHO - AVEIRO * TELEFONE 83

Paula Dias & Filhos, L.^{da} «FUNDIÇÃO AVEIRENSE»

Fundição de ferro e metais, Construção e reparação de máquinas, Serralharia, Forjas, Soldaduras.

Telefone 40 - AVEIRO

TELEFONE 81

TELEGRAMAS SIOL

SOCIEDADE INDUSTRIAL D'OVAR, LIMITADA

TELHAS:

Marselha
Renascente
Siol — Tipo português
Nacional
Bé-Bé, etc., etc.



Ovar

LARGO ALMEIDA GARRETT

Tubos de grês e acessórios
Louças sanitárias em grês
Botijas de todos os tipos
Louças de barro vermelho
Tijolos de todos os tipos
Tijolos para placas
Refractários

Tele { fone : 93
gramas : FÉLTROS

Apartado: 9

Fábrica de Fêltros Alçada, L.^{da}

FÉLTROS INDUSTRIAIS

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:
Estrada de S. João

OVAR

PRODUTOS IRMÃOS UNIDOS, LIMITADA

ESTABELECIMENTOS «LUZ DO SOL»

Secções de mercearia, vendas por junto e retalho
VINHOS — PADARIA

Sede: R. Gomes Freire — Filiais: R. Coronel Galhardo, 56 e R. Dr. José Falcão, 109
Telefone 134 Telegramas IRMÃOS UNIDOS OVAR

**Feridas, Eczemas, Caspa,
Hemorroidas,
Comichão, Sucose e Tinhas**

Peçam grátis maneira prática de tratar estas doenças com êxito à Farmácia
M. J. RODRIGUES—OVAR

Apartado n.º 6

Tele { fone : 46
gramas : Correia Dias

CORREIA DIAS & FILHOS

CASA FUNDADA EM 1895

ARMAZENISTAS

Mercearias, Cereais, Legumes e Sêmeas

OVAR

MANUEL RODRIGUES DE ALMEIDA & IRMÃO — Armazéns de vinhos, aguardentes e azelte — Teleg. ALMEIDAS-Telef. 21

OVAR

Salão de Chá Progresso

O MAIS DISTINTO AMBIENTE

CAFÉ — BILHARES — PASTELARIA

BAR — ESPLANADA — CONFEITARIA

A qualquer hora...

sabe bem o maravilhoso

Café do

PROGRESSO

O V A R

Telegramas: ACIL

Telefone: 75

Agrupamento Comercial e Industrial, L.^{da}

Biselagem -- Espelhação -- Gravura Artística em Vidro

Vidraça -- Cristais

Largo 1.º de Dezembro

O V A R

Telefones: 93
Telegramas: FÉLTROS

Apartado: 9

Fábrica de Fêltros, Alçada, L.^{da}

FÉLTROS INDUSTRIAIS

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:
Estrada de S. João

O V A R

TELEFONE 155

ALBERTO SOARES CORREIA LEITE

AUTOMÓVEIS E CAMIONETES DE ALUGUER

Serviço combinado com a C. P.

Despache as suas mercadorias para as Centrais
de Caminhos de Ferro em Ovar, S. João da Ma-
deira, Cucujães e César

O V A R

Construção de Carrosserias

REPARAÇÕES DE AUTOMÓVEIS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

DE

Francisco Fernandes Correia

Rua Ponte Nova, 11

TELEFONE: 162

O V A R

Pensão Brasil

de Domingos da Silva

RUA JOSÉ ESTÊVÃO — TELEF. 123

O V A R

Almoços e Jantares — Lanches — Ceias e Banquetes

A VAREIRINHA

Cônsua de que procurou fazer em Ovar uma obra
que traduzisse a gratidão pela preferência com que sempre
foi distinguida, agradece que V. Ex.^ª lhe dê a honra de
visitar as novas instalações do seu Restaurante.

O V A R, Casa de V. Ex.^ª

Vinhos Sêcos e Licorosos — De repasto, Verdes e Maduros

ALFAIATARIA E FAZENDAS

PAULINO & FILHO

Tintas marca Raposa para tingir em casa.

Casulos limpa-fatos — Miudezas diversas

PREÇOS MÓDICOS

22, Rua Dr. José Falcão, 26 — O V A R

AUTO-ELÉCTRICA OVARENSE

DE

M. SANTOS

=Electricista Mecânico de Automóveis=

R. Dr. José Falcão, 91 — Ovar

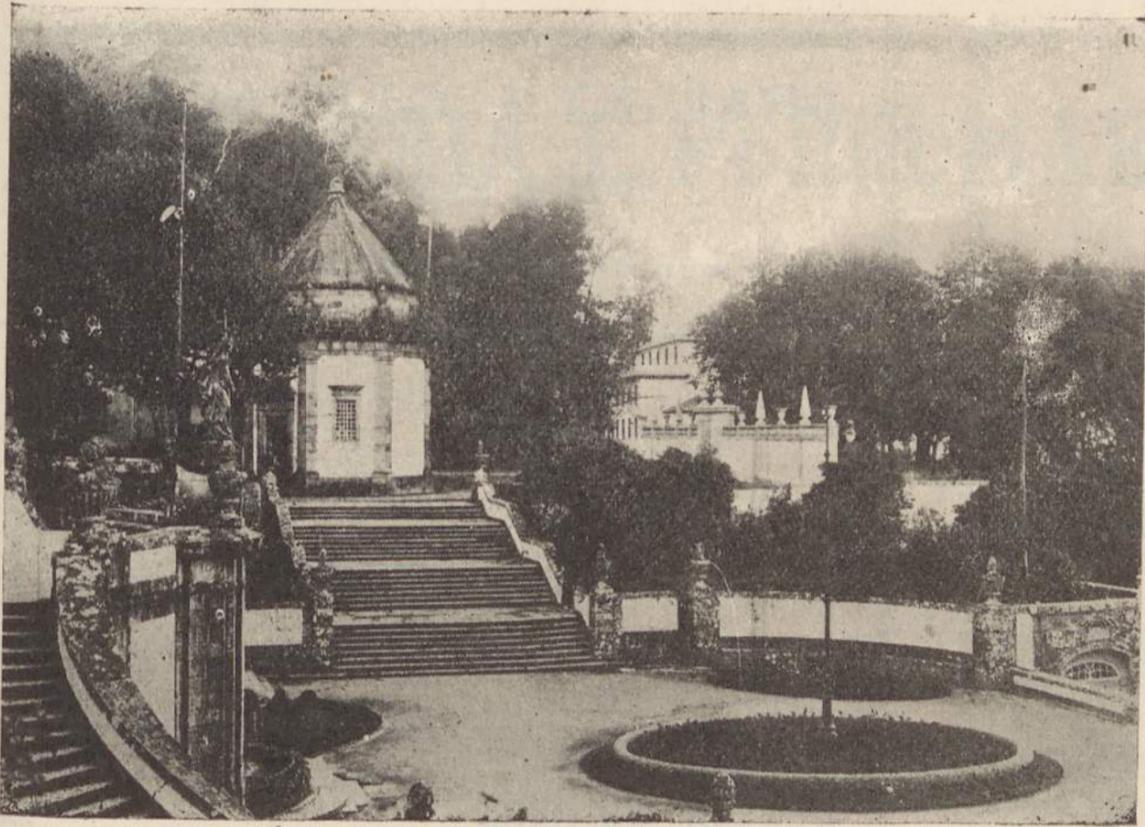
AUTO-ESCOLA

Sob a direcção de ANTÓNIO DE OLIVEIRA

Instrução ligeiros e pesados com chassis completo
em movimento

Rua Coronel Galhardo, 35

O V A R



BRAGA — Um trecho dos escadórios, no Bom-Jesus



BRAGA — Uma sala do arquivo, na Biblioteca Municipal

Serração de Nine

ARNALDO BARBOSA

TELEFONE, 11
NINE

ARAÚJO & CARVALHO,
SUCCESSOR

Avenida da Estação de Nine
FERRAGENS, TINTAS E VIDROS

MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO * ADUBOS AGRÍCOLAS

SAL E ARMAÇÃO FÚNEBRE

NINE

**SOCIEDADE INDUSTRIAL DE SERRAÇÃO
E MOBILIÁRIO, L.^{DA}**

SERRAÇÃO, MADEIRAS, CAIXOTARIA, CARPINTARIA E MOBILIÁRIO

NINE

Pensão Portugal Proprietário-Gerente

(Género Hotel)

Telefone 38 **LUSO** MANUEL MARTINS ROCHA

Manual do Viajante em Portugal

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda
Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME

B R A G A



Um pormenor da Sé Catedral
Séc. XVI - N.º S.º do Leite

**Sociedade Metais,
Balanças, L.^{da}**

SUCR. DE RALHA & COMANDITA

Fábrica de Metais, Balanças
decimais e centesimais, Cofres,
Auto-Medidoras para Azeite,
Petróleo e Óleo

FUNDIÇÃO DE METAIS, E
ACABAMENTO MECÂNICO

BECO DO
EIRADO

TELEFONE 2745

B R A G A



Fabricamos básculas até 100 toneladas para a pesagem de Vagões e camiões

PORTUGAL

SABOARIA E PERFUMARIA CONFIANÇA

S A B Õ E S
 SABONETES
 PERFUMARIAS

DEPÓSITO } EM LISBOA — RUA DE S. PAULO, 12, 1.º
 NO PORTO — RUA SÁ DA BANDEIRA, 619

ANTIGA CASA CAMPOS DE
Adelino Martins Gomes

Fábrica de balanças decimais,
 centesimais e todos os sistemas

COMPLETO SORTIDO EM
 MERCEARIA E BONS VI-
 NHOS VERDE DA REGIÃO

C E L E I R Ó S — B R A G A

Fábrica de MÓVEIS DE PRISCOS
 MOVIDA A ELECTRICIDADE

DE *Francisco da Costa & Campos, L. da*

Fabrico perfeito de toda a variedade
 de MOBÍLIAS EM MADEIRA

PRISCOS — B R A G A

PENSÃO SAMEIRO \equiv *Inácio Maia*
 SERVIÇO ESMERADO OPTIMOS QUARTOS
 SAMEIRO Telefone 2521 **B R A G A**

SOARES BARBOSA & IRMÃO
 LIMITADA

MÓVEIS — DECORAÇÕES

Telefone, 2240
 Telegr.: MÓVEIS

LARGO DA ESTAÇÃO
B R A G A

FÁBRICA DE BALANÇAS
 DECIMAIS E CENTESIMAIS

DE

ANTÓNIO DE PAULO

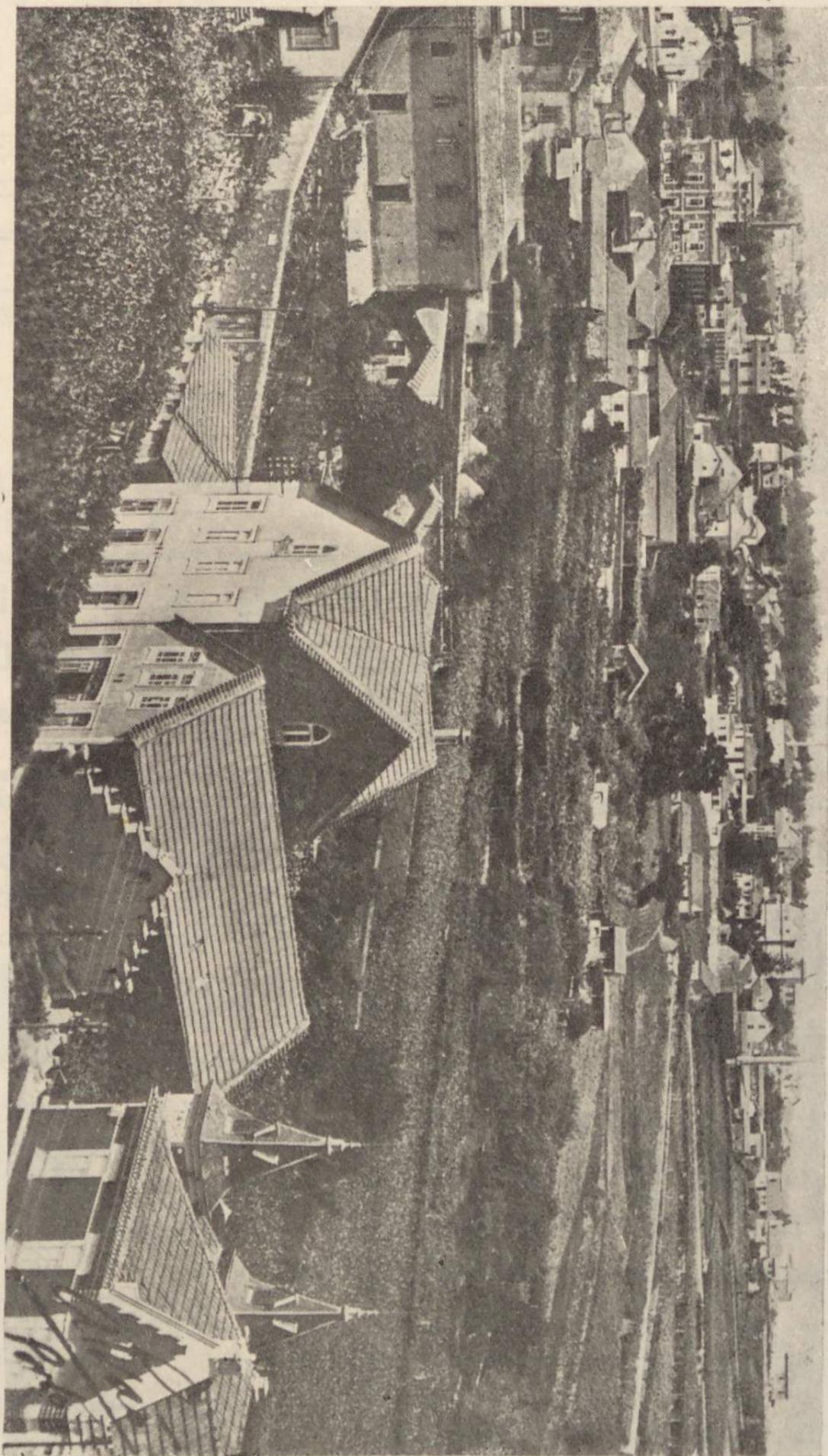
Celeiroz — B R A G A

Francisca Barbosa

OFICINA E ARMAZÉM DE MOBÍLIAS

Telefone: 2204
 (Posto Público)

Tadim
B R A G A



SÃO JOÃO DA MADEIRA — Um aspecto parcial da vila

TELEFONE: 115

PENSÃO COSTA ALBERTO CALDEIRA PINTO

(Antiga Casa de Francisco Gomes da Costa)

Estabelecimento de Merceria, cereais, farinhas,
massas, azeites e vários artigos

VINHOS DAS MELHORES PROCEDÊNCIAS

Rua Oliveira Júnior S. JOÃO DA MADEIRA

REPRESENTAÇÕES

Manuel Correia & C.^a, L.^{da}

TELEFONE: 160

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

Todos os artigos para calçado
Prefira a sola de borracha FUTEBOL,
sem dúvida a melhor

Tele gramas: «União»
fone: 79

União Industrial Sanjoanense, L.^{da}

Organização industrial com fábrica de feltros de pêlo
e lã merina para chapéus de homem e senhora

Fazem parte desta organização as seguintes firmas:

Nicolau da Costa & C.^a, L.^{da} - Pinho Costa & C.^a, L.^{da}
V.^a de Serafim Pais Vieira - J. Gomes de Pinho
& Filhos, L.^{da} - Mário Nicolau da Costa e Ro-
berto Nunes de Azevedo

S. João da Madeira Portugal

Empresa Industrial de Chapelaria, L.^{da}

Fábricas mecânicas de Feltros e Chapéus
de Pêlo — Feltros e Chapéus de Lã fina —
Chapeus de Palha — Calçado e Artefactos
de Borracha — Serração de Madeiras

Sede: S. JOÃO DA MADEIRA — Telefone: 5
Agência no Porto: Rua de Sá da Bandeira, 222, 1.^o
Telefone: 27692

FABRICA MECANICA

DE
CHAPEUS DE PÊLO, LÃ E DE PALHA
CAPACETES COLONIAIS

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Telegramas: PROGRESSO — Telefone Número, 121

Nicolau da Costa & C.^a, L.^{da}

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

FÁBRICA DE BOINAS — INVICTA —

Boinas tipo Basco — Chapéus de criança

J. Soares da Silva

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

FÁBRICA MECÂNICA DE CHAPÉUS DE PÊLO E LÃ

Soares Silva & Duarte, L.^{da}

Instalações modernas para o fabrico de
feltros e chapéus de primeira qualidade

FUNDADA EM 1907

Telefone, 33

Telegramas, GLOBO

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

OFICINA DE FUNILARIA E PICHELARIA
ILIDIO JOSÉ DE ALMEIDA
DEPÓSITO DE TUBOS E ACESSÓRIOS

Assentamento de Bombas e Motores

TELEFONE, 48

S. JOÃO DA MADEIRA

PINHO & JORGES, L.^{DA}

Fabrico de botões de coroso e madre-pérola

RUA 35 — ESPINHO

TELEFONE, 80

SECA
Sociedade Exportadora Continente e África

TECIDOS
SEDAS
MALHAS
ATOALHADOS

Telefone, 52
 End. Telegr. — TRIUNFO

ARRIFANA (VALE DO VOUGA) — PORTUGAL

António Simões da Costa

Armazém de vinhos e seus derivados

ARRIFANA Vale do Vouga

A ECONÓMICA Telefones: 2202 e 238

Armazém de mercearia, cereais, farinhas e massas
TORREFAÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ

ARLINDO REZENDE PINTO
 V. V. — ARRIFANA

Embalagens em cartão para todas as aplicações.
 Das mais simples às mais luxuosas

CIDÁLIA «CARTONAGEM»
DAVID COELHO DA SILVA

Tele } fone, 12
 gramas: CIDÁLIA

VILA DA FEIRA
 PORTUGAL

Faça V. S.^a os seus pedidos de:

Sacos de papel, papel de embrulho, cordoaria
 e linhagens à *Fábrica Capela* de

MANUEL ALVES CAPELA
 V. V. — MOSELOS — LAMAS DA FEIRA

Sereis bem servidos e por preços razoáveis

Recortes sem comentários

50 Milhões de mortos

Informam da Cidade do Vaticano que segundo cálculo do padre jesuíta Pelligrini, as guerras e revoluções destes últimos 50 anos elevam o número de mortos a 50 milhões!

O referido cálculo do padre jesuíta diz que a primeira guerra mundial provocou a perda de 8.000.000; a provocada por Hitler 39.600.000; Guerra Civil da Rússia 1.700.000; Guerra Civil da Espanha 1.000.000; num total de 50.300.000 mortos.

O cálculo, como acima se diz é do padre jesuíta Pelligrini.

(Dos jornais)

Automóveis

O Anuário Estatístico diz-nos que no fim de 1948 existiam em Portugal continental e insulano 77.239 automóveis, 59.917 ligeiros e 17.578 pesados. 45.917 eram particulares e 5.678 de aluguer. 27.869 pertenciam a Lisboa e 13.333 ao Porto.

Existiam ainda 2.871 automóveis pertencentes ao Estado, que não figuram no número acima, bem como os que estão ao serviço do Ministério da Guerra e das forças armadas.

A numeração das portas

das ruas, coisa banal e corriqueira em terras de muito menos importância que a Covilhã, é um elemento de orientação que, na verdade, faz falta.

São tradicionalmente dignos de apreço pela boa vontade e pela excepcional memória, os nossos carteiros, habituados de longa data a entregar a correspondência que para aqui vem apenas endereçada aos nomes dos destinatários.

Porque não se há-de promover a renovação da numeração das portas, o que traria incalculáveis facilidades a tanta gente?

Não sabemos com quem se entende esta reclamação. Com quem quer que seja, aqui fica à espera de que lhe seja prestada a devida atenção.

(De Notícias da Covilhã)

Bôdas de ouro de casamento

Festejam, hoje, as bôdas de ouro do seu enlace matrimonial, os srs. João Ferreira Rito, Maquinista aposentado dos Caminhos de Ferro e sua esposa, D. Ana de Jesus Rito, benquisto casal residente em Ferreiros, Braga, onde goza as maiores simpatias. Seus filhos, noras, genros e netos, contentes por poderem registar tão feliz comemoração, felicitam os chefes venerandos da família a que pertencem e fazem sinceros votos para que Deus os abençoe e continue a conceder-lhes longa vida.

(Do Correio do Minho)

Uma vaca com cinco patas

MORENA — Um criador desta localidade apresentou para venda, no mercado de Oviedo, uma vaca com cinco patas. A quinta extremidade do animal sai da coluna vertebral e embora mais reduzida do que as restantes, tem a mesma forma, articulações e aspecto geral. Conta a vaca seis anos, já teve quatro partos normais e produz leite bom e abundante.

A Faculdade de Veterinária de Leon vai adquirir o estranho espécimen para estudo. — (ANI.)

Caiu ao mar e desapareceu o Brig. Temudo de Vera

Não se conhecem ainda pormenores da tragédia. Foi na última sexta-feira] O brigadeiro Temudo de Vera, que embarcara em S. Tomé, com destino à capital, a bordo do «Benguela», caiu ao mar e o seu corpo não foi encontrado.

Eis o que comunicou num rádio, o comandante daquele barco.

O brigadeiro Vasco Temudo de Vera, que exercia, actualmente, as funções de inspector do ultramar no Banco Nacional Ultramarino, do qual era funcionário superior desde 1920, tinha ido, há tempo, a S. Tomé proceder a uma sindicância à agência do Banco naquela colónia e regressava a Lisboa. Antes da partida enviara uma carta a sua esposa comunicando-lhe que não poderia passar o Natal com a família mas estaria antes do Ano Novo em Lisboa. Depois mandou ainda um telegrama, no qual pedia que transmitisse cumprimentos de «boas festas» a vários amigos. Nada faz prever, portanto, as causas da tragédia se esta seria casual ou voluntária, pelo que se aguarda a chegada do «Benguela» para se obter informes precisos.

(Do *Diário Popular*, de 26 de Dezembro)

Sacrificou a vida para evitar um descarrilamento

PARIS, 23. — Rissa Ichou, um operário africano, de 45 anos, natural de Oran, Argélia, sacrificou a vida para evitar um acidente a um comboio expresso. Aquele operário trabalhava na linha próximo da estação de Melun quando viu avançar rapidamente o expresso que iria descarrilar em consequência de um obstáculo que o operário removeu da linha mas sem evitar que fosse decapitado pela locomotiva. — (R.).

A 5.000 francos a entrada...

A polícia de costumes de Paris surpreendeu, após demorada diligência, uma dúzia de raparigas, que, numa sala de um dos hotéis da zona citadina, transformada em teatro clandestino, se entregavam a «danças eróticas». Todas elas foram presas bem como o gerente do hotel, não dando in-

PHILIPS

PHILIPS

SEMPRE A MELHOR

MAIS LUZ

A LÂMPADA PHILIPS, DE CATEGORIA MUNDIAL, FORNECE LUZ ABUNDANTE, TEM MAIOR DURAÇÃO, É MAIS ECONÓMICA.

formações acerca dos homens, que partilhavam do ignóbil e repugnante divertimento.

O caso parece ter produzido em Paris despicienda impressão. Porque a sensibilidade moral da grande capital embotou já até não sentir repugnância por tais práticas, que inferiorizam a raça humana à dos simples brutos, que encontram, nas limitações do instinto, a defesa contra tudo quanto contraria a própria natureza?

Talvez, antes, porque sabe que aquele «teatro clandestino», a funcionar numa sala de hotel, é apenas malha da grande rede de tantíssimos outros «teatros clandestinos», que funcionam com fins iguais ou parecidos, mas todos com o objetivo de depravar os costumes e corromper a dignidade da França?

Antigamente dizia-se que esses antros eram mantidos pelos... alemães, que mandavam agentes secretos, pelos *boulevards*, a oferecer gratuitamente bilhetes de entrada. Quem os mantêm hoje? Os comunistas?

Uma circunstância particular: A entrada para as «danças eróticas» pagava-se a 5.000 francos por cabeça.

Querem uma sociedade sem Deus. E as bacanais pagãs renovam-se com requintes que as deixam a perder de vista

Foram elas que deitaram abaixo o Império Romano. São elas que estão a cavar a ruína da França.

A isto se desce quando se perde o senso cristão.

(Da *Guarda*)

Empresa Insulana de Navegação

RUA NOVA DO ALMADA, 11-1.º — LISBOA

Telefone 23271-2-3

Telegramas BENSAUDE

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

Saídas a 8 e 23 de cada mês. Paquetes LIMA e CARVALHO ARAÚJO

Agentes em Lisboa: GERMANO SERRÃO ARNAUD

Carga:

Passagens:

Av.ª 24 de Julho, 2, 2.º

Rua Augusta, 152

Telef. 20214/15

Telef. 20216

No Porto: SOCIEDADE GERAL DE REPRESENTAÇÕES, L.D.A

Na Madeira: BLANDY BROTHERS, & C., L.D.A

Em S. Miguel: BENSAUDE & C.A, L.D.A

Censura à Imprensa

Foi o arcebispo Bertoldo, de Mogúncia, pode dizer-se, o inventor da censura às publicações. Foi em 4 de Janeiro de 1486 que se publicou o respectivo édito. As penas indicadas para os infractores eram: excomunhão do autor do escrito incriminado e multa de cem florins de ouro; confiscação da obra e represálias severas.

Em 8 de Julho de 1502 os reis católicos de Espanha fizeram publicar uma pragmática no mesmo sentido. Eram os bispos e os arcebispos que impunham multas àqueles que transgrediam as regras estabelecidas, os quais também sofriam penas. A obra era confiscada e queimada em público e o autor sofria ainda a perda do dinheiro que ela valia, se fosse vendida, e tinha de apresentar uma importância igual ao dobro desse valor.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

A actriz Bárbara Virgínia e o Eco do Funchal

NA Gazeta de 16 de Janeiro do corrente ano, na nossa secção «Recortes sem Comentários», publicámos, transcrito do Eco do Funchal, um artigo referente a uma entrevista concedida pela distinta actriz e declamadora Bárbara Virgínia ao Modas e Bordados.

Virgínia, como se sabe, realizou, no verão passado, durante a sua digressão aos Açores e Madeira, 16 recitais nas ilhas de S. Miguel e Santa Maria, e, apenas um, no Funchal, em todos obtendo o maior êxito, tanto da parte do público como da crítica. Virgínia é, incontestavelmente, uma notável artista. Mas quem a entrevistou para a referida revista tem, como quase todos os continentais, a pecha inveterada de que as ilhas tem a designação global de «Madeira» e o jornalista do Eco do Funchal deve desconhecer, por certo, os Açores, pois, de contrário, teria compreendido que só as mulheres do povo do arquipélago açoriano usam lenço na cabeça, chale nos ombros e pés nus.

Tomou-se a nuvem por Juno e a alusão de Virgínia tomou as proporções de uma prova de ingratidão para com os madeirenses, que, por sinal, a receberam muito bem.

Bárbara Virgínia quis pôr as cousas no seu lugar e escreveu uma carta vigorosa ao director do Eco do Funchal, da qual recortamos a seguinte passagem:

«Chegou-me às mãos o n.º 994 do Eco do Funchal. Confesso que me entristeceu, por verificar que não haviam sido compreendidas as palavras trazidas a público pela revista Modas e Bordados. Esclareçamos, por isso, os leitores desse jornal que, não me conhecendo, se tenham deixado enganar pela moldura que envolve, em transcrição, um pedaço dessa entrevista.

Transcrevamos, também:

«— Parabens, Virgínia. Trouxe alguma recordação especial dos seus recitais nas Ilhas? (o sublinhado é meu: ilhas, plural, e não ilha, no singular; donde não se poder concluir tratar-se da Madeira, pois não me consta que o Portugal insular se reduza a essa ilha).

Bárbara concentra-se. O seu rosto fresco de rapariga adoça-se mais.

Os olhos brilham de ternura. Irá falar-nos das flores maravilhosas da Madeira enviadas por mãos misteriosas? (Repare-se que se trata de uma pergunta, em pensamento, pela entrevistadora feita a si própria).

A sua voz, com uma pontinha de comoção que ela tenta esconder, esclarece:

«Fiz um recital para o povo. Bilhetes quase dados. Nas primeiras filas, como nas últimas, o povo, o povo simples e bom da nossa terra, o povo de lenço na cabeça, chale nos ombros e pés nus. Recitei para eles com todo o meu entusiasmo. A certa altura, da casa apinhada, saiu esta frase dita por voz de mulher: «Isto é tão bonito»!

Não é necessário muita inteligência, mas simplesmente um pedacinho de atenção para se verificar que esta resposta se refere à pergunta: «Trouxe alguma recordação especial dos seus recitais nas ilhas?»

E as ilhas, repetimos, não se reduzem só à Madeira! E nos Açores eu dei 16 recitais.

Pretender encontrar referência a um facto não passado no «Municipal» dessa cidade, mas sim em outra ilha, só uma grande dose de má vontade ou outra coisa que nem quero escrever.

Orgulho-me de ter dado um espectáculo para o Povo, com uma casa cheia de público de «lenço» e «pés nus»! Alucinação seria dizer que a sala estava vazia. E orgulho-me, sobretudo, dos aplausos dessa gente, por verificar que consegui fazer despertar a sua sensibilidade e o seu enternecimento num recital de poesia.

Os aplausos das «élites» honram-me extraordinariamente porque os sinto, mais do que dirigidos à intérprete, endereçados aos poetas que apresento e só seria para admirar a incompreensão ou indiferença dessas plateias cultas, diante das grandes maravilhas da nossa poesia; honra-me, mas não os estranho.

Porém aqueles aplausos saídos das mãos calosas de trabalhadores, dessa boa gente do povo ilheu, alguma, talvez, nem sabendo ler, mas com sensibilidade para sentir o que nunca tinham levado aos seus ouvidos, esses, sim, estranhei-os e senti representarem qualquer coisa de grande, exactamente por demonstrarem que a poesia tocara profundamente o coração e a alma dessa boa gente.

E isso constitui a grande consagração da poesia. E é a razão porque afirmo na entrevista: «O Povo quer Poesia.»

Aproveitamos a oportunidade da transcrição de um trecho da carta de Bárbara Virgínia ao Director do Eco do Funchal, para testemunhar à notável interprete da poesia luso-brasileira, a expressão da nossa sincera simpatia pelo seu talento.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Março de 1900)

Comboios especiaes

No Norte e Beira Baixa — A Companhia Real pensa em estabelecer comboios especiaes no dia 28 de maio proximo, entre o Porto e Mealhada e entre Guarda e Castello Novo, por serem os pontos onde melhor se poderá observar o eclipse do sol que se dará naquelle dia, phenomeno que se espera attrahirá ao nosso paiz grande numero de sabios.

Festas em Sevilha — Os bilhetes de ida e volta para as festas em Sevilha são validos, para a partida, nos dias 7 a 23 d'abril e, para o regresso, de 9 a 27.

Além dos comboios ordinarios haverá 10 rapidos especiaes, a que já aqui nos referimos, partindo de Lisboa ás 4 horas da tarde, dos dias 7, 10, 16, 18 e 23; e de Sevilha, nos dias 8, 15, 17, 22 e 25 ás 7 horas e 40 minutos da tarde.

Estes rapidos terão um «sleeping-car», um restaurante e 64 logares de 1.^a classe, unicamente.

Os bilhetes especiaes de ida e volta de 1.^a classe não teem sobretaxa viajando-se na carruagem de 1.^a classe, mas viajando-se no «sleeping-car», teem o suplemento de 15 psetas, por passageiro.

Os portadores dos bilhetes de 1.^a classe, querendo, podem servir-se do wagon-restaurante para as suas refeições.

Distilarias

RYNBENDE

SCHIEDAM — HOLANDA

GENEBRAS VELHISSIMAS

DRY GINS

LICORES HOLANDESES



XAROPES DE FRUTAS

LICORES MALAPOSTA

Representantes:

FÁBRICA PORTUGUESA DE FERMENTOS HOLANDESES,
LIMITADA

CRUZ QUEBRADA



Unicos Importadores: A. CONTRERAS, LTD. — Rua Eugénio dos Santos, 112 — LISBOA
Agente no Norte: ELECTRO CENTRAL VULCANIZADORA, LTD. — R. Alex. Herculano, 385 — PORTO



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 37, II série, de 14 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 7 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de anexo à tarifa especial n.º 4 — Passageiros (bilhetes de assinatura), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, fixando as distâncias de aplicação entre as estações de Lisboa, Porto, Coimbra, Braga e Viana do Castelo e estações próximas, para efeitos do cálculo dos preços de assinaturas.

O «Diário do Governo», n.º 44, II série, de 23 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 17 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a substituir, prorrogando-as até 31 de Maio próximo futuro, as disposições do aviso ao público n.º 59, que estabelece o preço de \$50 por tonelada e quilómetro para o transporte de azeitonas em grande velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 45, II série, de 24 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 17 do corrente mês desta Direcção-Geral o projecto da nova tarifa especial n.º 1, grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinada a substituir a actual que regula o transporte de fruta fresca de mesa, hortaliça e legumes verdes e determinados produtos de pescado da zona algarvia para Lisboa.

O «Diário do Governo», n.º 37, II série, de 14 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 82, de construção de uma moradia, tipo A (uma família), na estação de Pereiras, na

Gazeta dos Caminhos de Ferro

«O futuro do Porto de Bissau»

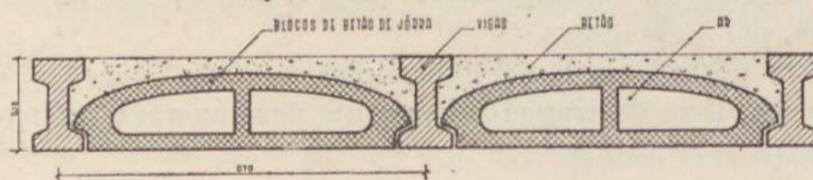
A publicação, no nosso número especial de 1 de Janeiro, do texto integral da palestra que o sr. Dr. Vasco de Sá Carneiro proferiu, recentemente, ao microfone da Emissora da Guiné, sobre o «Futuro do Porto de Bissau», provocou um grande interesse, não só entre os seus amigos pessoais, mas também entre muitos dos nossos leitores, a pontos de, apesar de termos feito uma tiragem maior, esse número se encontrar praticamente esgotado.

Ao nosso querido amigo e ilustre Inspector dos Serviços Aduaneiros, nas Colónias, sr. Dr. Vasco de Sá Carneiro, apresentamos-lhe, com um abraço, as nossas mais vivas felicitações pelo seu merecido êxito literário.

PAVIMENTO «SIMPLEX»

MARCA N.º 70.140

Aprovado oficialmente



LAGE DE BETÃO ARMADO SEM COFRAGEM:
VANTAGENS: ISOLAMENTO, RESISTÊNCIA, RAPIDEZ E GRANDE ECONOMIA

Pedidos de orçamento:

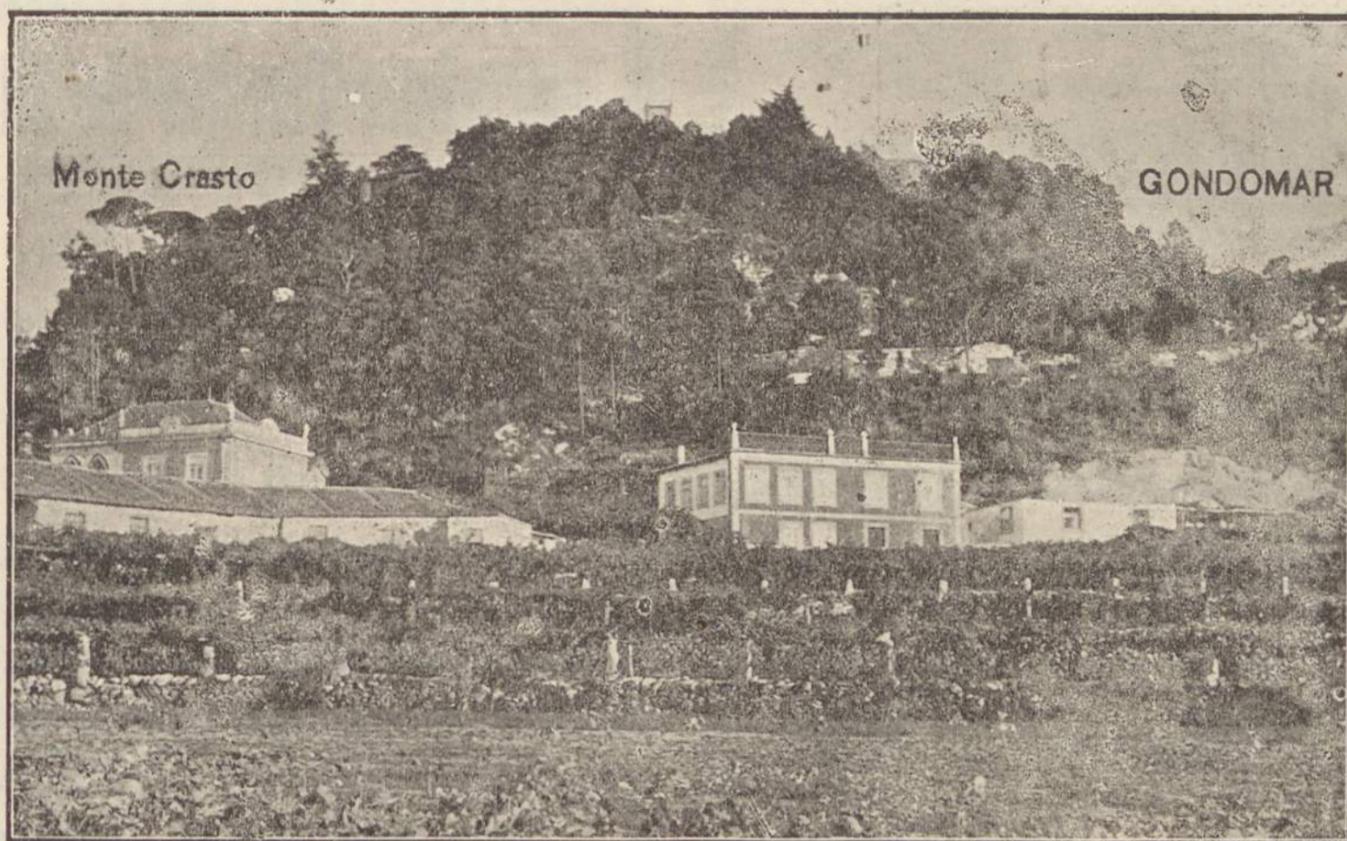
RUA DO ARSENAL, 146, 2.º, Esq.—Tel. 21852—LISBDA

linha do Sul, de que é adjudicatário José da Silva, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 45, II série, de 24 de Fevereiro, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 8m²,78 situado entre os quilómetros 57,077.55 e 57,089.90 da linha férrea de Famalicão, declarado sobranço pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 de Outubro de 1945, publicada no «Diário do Governo» n.º 244, 2.ª série, de 18 do mesmo mês e ano, com o terreno confinante com o caminho de ferro, pertencente à firma J. Carvalho & Irmão, L.ª, entre os quilómetros 57,059.30 e 57,077.55, e cuja área é de 12m²,28.

A presente portaria anula e substitui, para todos os efeitos, a portaria de 31 de Outubro do referido ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 260, 2.ª série, de 7 de Novembro do mesmo ano.



Gondomar

SITUA-SE esta vila a 4 quilómetros da cidade do Porto, por estrada magnífica, que nos leva ao maior centro industrial de ourivesaria e marcenaria do País.

A vila airosa é sobrepujada pelo altivo Monte Crasto, estância formosa e de uma beleza sem igual. Do alto da torre da capelinha que se ergue no cimo do Monte, avista-se um panorama deslumbrante, com cenários de serra para o Norte, e a cidade e o mar para o Sul.

Ao redor espalha-se a povoação com as suas oficinas de ourives e marceneiros, onde se fabricam as jóias, que são um encanto, e onde os artistas modestos vão arrancando à sua imaginação para estampar e rendilhar nos metais preciosos do ouro e da prata, os mais excêntricos e variados motivos. As célebres filigranas portuguesas têm nos artistas gondomarenses, os seus mais conceituados expoentes.

Daqui saem também os mais ricos e apurados móveis, que por sua vez vão decorar e embelezar as mais ricas salas de Portugal.

Terra de artistas, quase sempre anónimos, mas por isso mesmo talvez mais dados ao culto da sua arte.

E' importante também o valor da sua lavoura, pois é daqui, sobretudo, que é abastecida diariamente de legumes a cidade do Porto.

Riquíssimo é o seu subsolo em minério de carvão. São famosas as minas de carvão de S. Pedro da Cova, donde são extraídas diariamente dezenas de toneladas de esplêndido carvão, para uso industrial e doméstico.

E' intensa também a vida religiosa deste formoso concelho, tendo fama as manifestações de piedade, que aqui se realizam.

Na rápida visita que fizemos a esta terra, foram as melhores as impressões colhidas, e por isso, sem favor, aqui as deixamos expressas, aconselhando todos os que possam, a visitar Gondomar, não só para admirar as suas belezas naturais, como para se fornecer dos seus maravilhosos produtos.

Muito acolhedora, a sua população impressiona-nos pelo seu trato delicado.

FILIGRANAS «DIVA»

Manuel da Silva Monteiro

**OURIVES-FABRICANTE E FORNECEDOR
(EXPORTADOR)**

Grande STOK para entrega imediata

TELEFONE 28 - Gondomar

End. Teleg.: MONTEOURO - GONDOMAR

GONDOMAR (PORTUGAL)

GABRIEL PINTO DA MOTA

Rua Novais da Cunha Vila de Gondomar

TELEFONE 99

=

Apura, por meio de electricidade, resíduos ou escovilhas das oficinas de ourives

FUNDIÇÃO E AFINAÇÃO DE OURO E PRATA

ESPECIALIDADE EM ANEIS

LABORATÓRIOS DE ENSAIOS DE METAIS PRECIOSOS

COMPRA TERRAS AURÍFERAS

=

GONDOMAR

TELEFONE: 28

(Por chamada)

AUTO MCTORA DE GONDOMAR

Reparações, Lavagens, Lubrificações e Recolhas

*Representantes exclusivos dos Pneus «KELY»
e lubrificantes «CANFIELD»*

Praça Manuel Guedes—VILA DE GONDOMAR

TELEFONE: 91

MOBÍLIAS DE GONDOMAR

Américo Martins de Sousa

Rua do Monte Crasto, 1 GONDOMAR

Luis Ferreira da Silva

OURIVES - FABRICANTE

Aneis de todos os modelos, maciços e semi-maciços

Especialidade em esmalte estilo moderno e antigo

RUA MONTE CRASTO, 2

GONDOMAR

OFICINA DE OURIVESARIA

Rei dos Fios Lapidados

de JOAQUIM MARTINS FERREIRA

(MOURA)

(Chamada ao Telefone 19 - JOVIM)

Lugar de Aguiar * Vila de Gondomar

**JOAQUIM
MARTINS
MARQUES**

**OURIVES
FABRICANTE**

CONSERVA TODOS OS OBJECTOS DE OURO E PRATA

Lugar de Aguiar

GONDOMAR

Pinto de Magalhães & Irmãos

(Antiga Oficina de FERNANDO PINTO DA SILVA)

MOBÍLIAS

*Uma das maiores casas no género com
oficina própria, camionete à porta ou a 15
minutos do carro eléctrico. Visitem-na para
avaliarem as qualidades do seu artigo.*

Sucursal: Rua S. Roque da Lameira, 466—PORTO

Telefone: 83 GONDOMAR

Fábrica de Estamparia Gondomarinho

Marques, Ramos & Teles, L.^{da}

ESTAMPAGEM, TINTURIA E ACABAMENTOS
— DE TECIDOS DE SEDA E ALGODÃO —

GONDOMAR Telefone 60 (Por chamadas)

Oficina de Douragem e Cromagem

DOMINGOS PEREIRA

Cham. ao Telefone, 2 Lugar de Quintã, 35
GONDOMAR GONDOMAR



Felix Martins Marques

OURIVES-FABRICANTE

Conserta todos os objectes de ouro e prata

Lugar de Aguiar-VILA DE GONDOMAR
Tel. (chamadas) Jovim 19-PORTO

OFICINA DE OURIVESARIA

DE JOSÉ DE SOUZA

AGUIAR-VILA DE GONDOMAR

Chamadas ao telefone 19 JOVIM

RESTAURANTE PENSÃO de José Fernandes Gonçalves

3-Praça Manuel Guedes-4—Tel. 52—Vila de Gondomar

JACINTO DOS SANTOS ROSAS

Ourives Fabricante de todo o melhor artigo de ourivesaria

Rua 5 de Outubro, 4 GONDOMAR

ELECTRO-GONDOMAR DE JOSÉ RIBEIRO DA COSTA

Materiais Eléctricos — Instalações de Luz e Força Motriz

AGÊNCIA PHILIPS — RÁDIOS E LÂMPADAS

Chamadas ao Telefone 2 GONDOMAR

TELEFONE: 42

FLORES TORRES

ANTIGA CASA FLORES

Fabricantes, vendedores e exportadores das conhecidas
e apreciadas Rendas de Vila do Conde
Casa premiada em várias Exposições-Medalha de Ouro
na Grande Exposição Industrial Portuguesa—1932

Rua Barão do Rio Ave e Largo 28 de Maio — VILA DO CONDE

ALBINO DE AZEVEDO MAIA

Mercearia, Vinhos e outros artigos

Telef. 9 - V. do Pinheiro VILAR DO PINHEIRO

TELEFONE: 9

Ao Bom Doce

JOSÉ ALVES DA CUNHA

Av. Coronel Alberto Graça VILA DO CONDE

Transportes entre PORTO—LISBOA—COIMBRA—Domicílio a Domicílio

JOAQUINA DOS ANJOS SILVA, Sucessores

Rua do Bomfim, 225 — PORTO Telefone: 51585

Srijó & Companhia

Telefone P. B. X. — 21058 - 21059

9, RUA DE TRAZ, 13

MUDANÇAS

DESPACHOS

de importação e exportação

TRANSPORTES

PORTO



L
I
S
B
O
A



— Serviço especial entre as duas Capitais Portuguesas —

Costa Braga & Filhos, L.^{da}

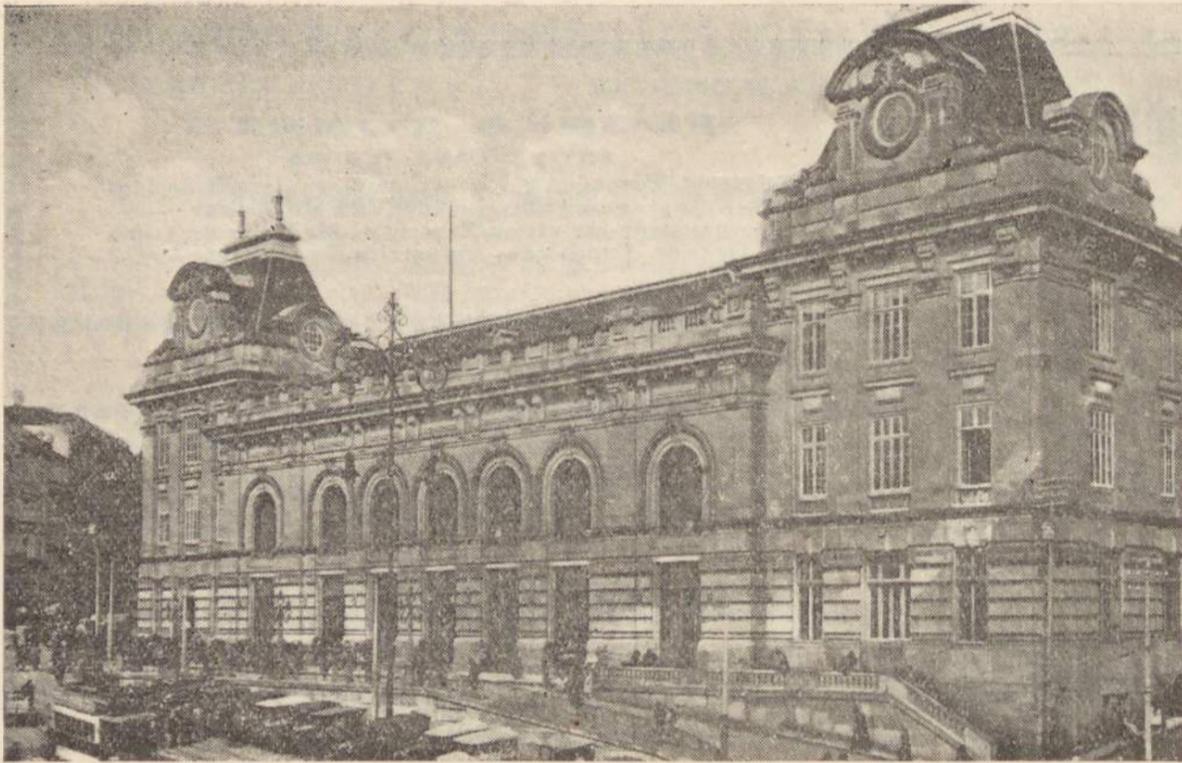
Rua de Santo António, 194

PORTO

FORNECEDORES DA C. P.

Fardamentos — Bonés — Galões

Emblemas, etc.



Estação ferroviária de S. Bento

PORTO



Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados

TELEFONES 25024-5-6

TELEGRAMAS - CORPINSUR

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA

LEGAL & GENERAL ASSURANCE SOCIETY, LDA.

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Avenida dos Aliados, 42, 2.º

PORTO

BANDEIRA & IRMÃO

LOUÇAS SANITÁRIAS, TORNEIRAS DE METAL
E ACESSÓRIOS PARA QUARTOS DE BANHO

Séde e Armazém

R. do Almada, 111-2.º — Telef. 24333

PORTO

Fábrica

Lugar das Eiras

CANELAS - GAIA

ARMAZÉM DE FAZENDAS

TELEFONE 23260

SIMÃO MATTOS, F.º & C.ª

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM

Rua Cândido dos Reis, 12

PORTO

M A D E I R A S

NACIONAIS
AMERICANAS
BRASILEIRAS

Para Carpintaria, Marcenaria e Tanoaria, Folha de Madeira e Contraplacagem

M A N U E L R E Y & C.ª

R. Justino Teixeira, 266

PORTO

Telefone 52302

REPRESENTANTE EM LISBOA: NASCIMENTO, PACHECO & SIMÕES

Rua dos Caminhos de Ferro, 134, 1.º-Esq. — Telefone 25923

Licínio Augusto Rodrigues Coelho

DESPACHOS — nas ESTAÇÕES dos Caminhos de Ferro e — CAMIONAGEM

Escritório: — SALA DOS DESPACHANTES — Telefone 52722

Largo da Estação da Campanhã PORTO

M A N O E L C A R N E I R O B E S S A

DESPACHANTE DOS CAMINHOS DE FERRO

Encarrega-se de despachos e expedições para todas as estações dos Caminhos de Ferro

Escritório: Sala dos Despachantes — Telef. 4891 — CAMPANHÃ

Residência: Rua da Estação, 117, 1.º PORTO

A. VICTORINO FRADE

TECIDOS DE ALGODÃO E LÃ

277, RUA DAS FLORES, 279 TELEF. 27099

PORTO

Companhia Cerâmica das Devesas

RUA CONSELHEIRO VELOSO DA CRUZ

DEVESAS — GAIA — TELEFONE 3252

FÁBRICA DA PAMPILHOSA — TELEFONE 2

Telhas de todos os tipos e qualidades — Tubos
de grés e acessórios de todos os diâmetros —
Tejolos vermelhos e refractários — Botijas de
grés — Loiça sanitária — o melhor fabrico
nacional

Todos os srs. Construtores e Proprietários terão interesse
consultando-nos sobre os preços

CEREAIS, LEGUMES E FARINHAS, PALHAS E FENOS, FOLHELHO,
SUMAÚMA E OUTROS ARTIGOS PARA COLCHOARIA E ESTOFADOR

Urbano Pereira, L.ª

(FUNDADA EM 1926)

Telefone 51333

Telegramas RUSTICO

RUA DA ESTAÇÃO, 111

PORTO

JOÃO PINTO & IRMÃO

Encarregam-se de despachos e transportes para todas as estações dos caminhos de ferro.

TELEFONES — Escritório, 22592 — Escritório em Campanhã, 51208

ESCRITÓRIO 9, RUA DA PONTE NOVA, 11 — PORTO

Viúva de João Francisco do Couto

FÁBRICA DE PAPEL E CARTÃO
E
FÁBRICA DE SACOS DE PAPEL
C/ IMPRESSÃO
C O R D O A R I A

Paços de Brandão

FÁBRICA DE PAPEL DE EMBALAGEM EM RIO MAIOR PAÇOS DE BRANDÃO | FÁBRICA DE CARTÃO EM GONDIFELOS DE VILA NOVA DE FAMALICÃO

Luis de Oliveira Santos & Irmão

PAÇOS DE BRANDÃO | ESCRITÓRIO PORTUGAL | Telefone: 26

Fábrica de Mós de Esmeril

D R A G ã O

TELEFONE N.º 7

PAÇOS DE BRANDÃO PORTUGAL

VIEIRA PINTO & C.^A, L.^{DA}

Fábricas de Papel de Embrulho e Cartão

Marca «ÁGUIA»
(REGISTADA)

Manuel Pinto Barbosa

Telefone: 16 — PAÇOS DE BRANDÃO

S. PAIO DE OLEIROS
VALE DO VOUGA

Fábrica de Papel do Engenho Velho

JOSÉ CORREIA DE CASTRO

S. PAIO DE OLEIROS
Vale do Vouga

Fernando Pereira dos Santos

Com mercearia e vinhos finos e seus derivados

LUGAR DO PEGO
S. PAIO DE OLEIROS

A Moderna do Fial

FÁBRICA DE SACOS DE PAPEL
ARMAZÉM DE PAPÉIS DE
TODAS AS QUALIDADES
Cordoaria, Tapeçaria,
Vasouras, Pincéis, etc., etc.

JOAQUIM DOMINGUES DA COSTA

Lugar do Fial — S. PAIO DE OLEIROS — VALE DO VOUGA

FÁBRICA DE PAPEL PARA EMBRULHOS
DE TODAS AS QUALIDADES

MANOEL D'OLIVEIRA LEITE

Vale-do-Vouga OLEIROS — Paços de Brandão

ARMAZÉM DE MERCEARIA, CEREAIS E FARINHAS — Águas minerais, refrigerantes e cervejas || **ALVES & SA, L.^{DA}** — Telef. 39 — PAÇOS DE BRANDÃO

José da Silva Caió

FÁBRICA DE BOQUILHAS E BIJOUTERIAS
ESMERADO FABRICO

PEDIDOS:

Rua Dr. Manuel Arala, 67 OVAR

Tele gramas: VAREIRA
fone: 21

Vareira Exportadora, L.^{da}

VINHOS E SEUS DERIVADOS
Exportadores de Vinhos, Azeite, Azeitonas, etc.

Portugal OVAR

TELEFONE N.º 61

GODINHO & C.A

FÁBRICA A VAPOR DE TINTAS EM PÓ
e moagem hidráulica de barros, terras corantes, gesso e cré
OVAR - PORTUGAL

António Cepêda Ferreira

VENDEDOR DE PELES CURTIDAS E EM CABELO
CARNEIRAS E CHIVRETES

CHAMADAS AO TELEFONE N.º 116

Praça Luis Ribeiro

S. JOAO DA MADEIRA

A PROGRESSO

VIUVA GONZALES CORTEZ

Fábrica de Colchões, Redes e Capachos de Arame
Telefone: 111 S. JOÃO DA MADEIRA

Monteiro & Coteiro, L.^{da}

FÁBRICA
ÁGUILA

SACOS DE PAPEL EM TODAS AS QUALIDADES
LISOS E TIMBRADOS
CORDAS — CORDEIS — FIOS — BAMBINELAS

*Carpets — Passadeiras — Tapetes
em pita e lã — Capachos de Cairo*

TELEFONE, 12 — PARAMOS

APARTADO, 42

SILVALDE
ESPINHO

FÁBRICA DE CORDOARIA

Tapetes — Passadeiras || Artigos para pesca e cortiça

IMPORTAÇÃO E
EXPORTAÇÃO

MANUEL DE OLIVEIRA VIOLAS

Teleg. CORFI - Telef. 395 - Espinho SILVALDE-ESPINHO
Sempre que precise comprar qualquer artigo, consulte os meus preços

Casa N.ª S.ª do Sameiro

CONFEITARIA E PASTELARIA

CASTRO & NATÁRIO, L.^{da}

SUCESORES DE JOAQUIM DE SÁ COUTO
*Fabrico especial em bolos e doces regionais
Especialidade em Pão podre e Bolos de S. Bernardo*

APARTADO 25

TELEFONE, 370

SÉDE: RUA 14 N.º 747

ESPINHO

FÁBRICA DE PAPEL, CARTÃO E SACOS DE PAPEL

DE AIRES GOMES FERREIRA

NOGUEIRA — ESPINHO

VICTORINO GOMES DOS SANTOS

INDUSTRIA PORTUGUESA de Brochas, Trinchas e Pincéis — TEL. 28 - STO. OVÍDIO
Teleg. VICTÓRIA-Valadares VALADARES — V. N. de GAIA

SERRAÇÃO EM VALADARES

TELEFONES, 1941 — 19 - 66 STO. OVÍDIO

Escrit. e Fábr. — R. Manuel Moreira da Costa — VALADARES - V. N. DE GAIA
Escritório no PORTO — Rua Padre António Vieira, 148

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Em 1949, os veículos da Companhia Carris percorreram, em serviço do público, 3.451.000 quilómetros **MAIS** do que em 1948.

... A expansão dos serviços de transporte da C. C. F. L. continua



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

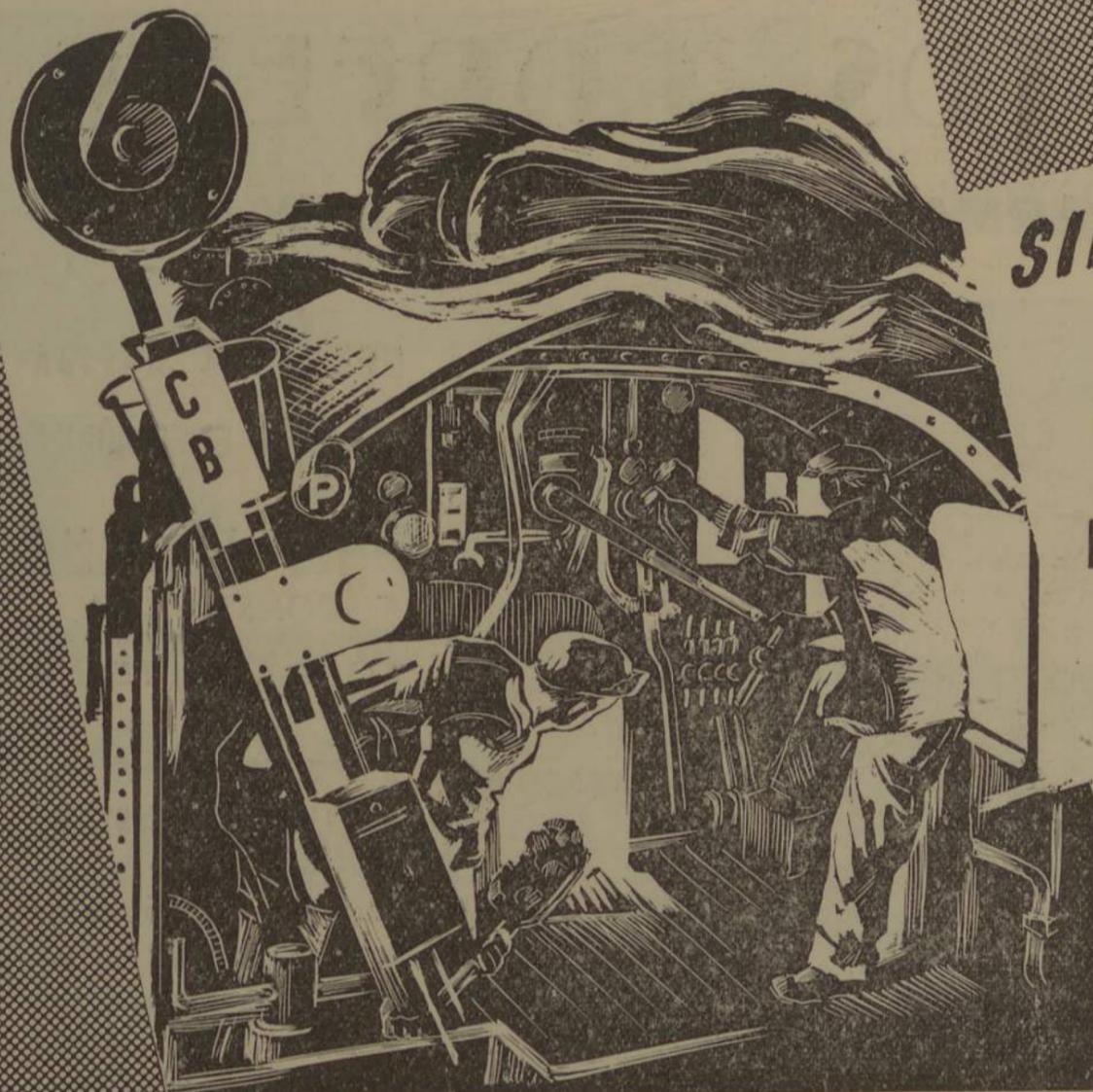
1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1950

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRICOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMOVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARITIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.^A—PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}—Rua Augusta, 100, 2.^o

Telefone: 26922



SINALIZAÇÃO, COMANDO E COMUNICAÇÕES

PARA CAMINHOS DE FERRO

A FÁBRICA DA STANDARD ELÉCTRICA, EM LISBOA E SUAS ASSOCIADAS, PRODUZEM TODOS OS TIPOS DE EQUIPAMENTOS UTILIZADOS NOS CAMINHOS DE FERRO.

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

Standard Electrica

AV. DA INDIA, LISBOA

SERRALHARIA ARTÍSTICA

DE

VITOR HUGO DE CARVALHO

Sucr. de António Manuel de Castro

EXECUTA TODOS OS TRABALHOS
REFERENTES À CONSTRUÇÃO CIVIL

TELEF. 2 9319

LARGO DO PICADEIRO, 12 — LISBOA
R. ELIAS GARCIA, 332 — AMADORA

A Renascença, L.^{da}

FÁBRICA DE ESPELHOS,
VIDROS GRAVADOS,
VITRAIS
VIDROS EM CHAPA E CORTADOS,
nacionais e estrangeiros

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

PORTO 1897
PARIS 1900
RIO DE JANEIRO 1908
LISBOA 1932

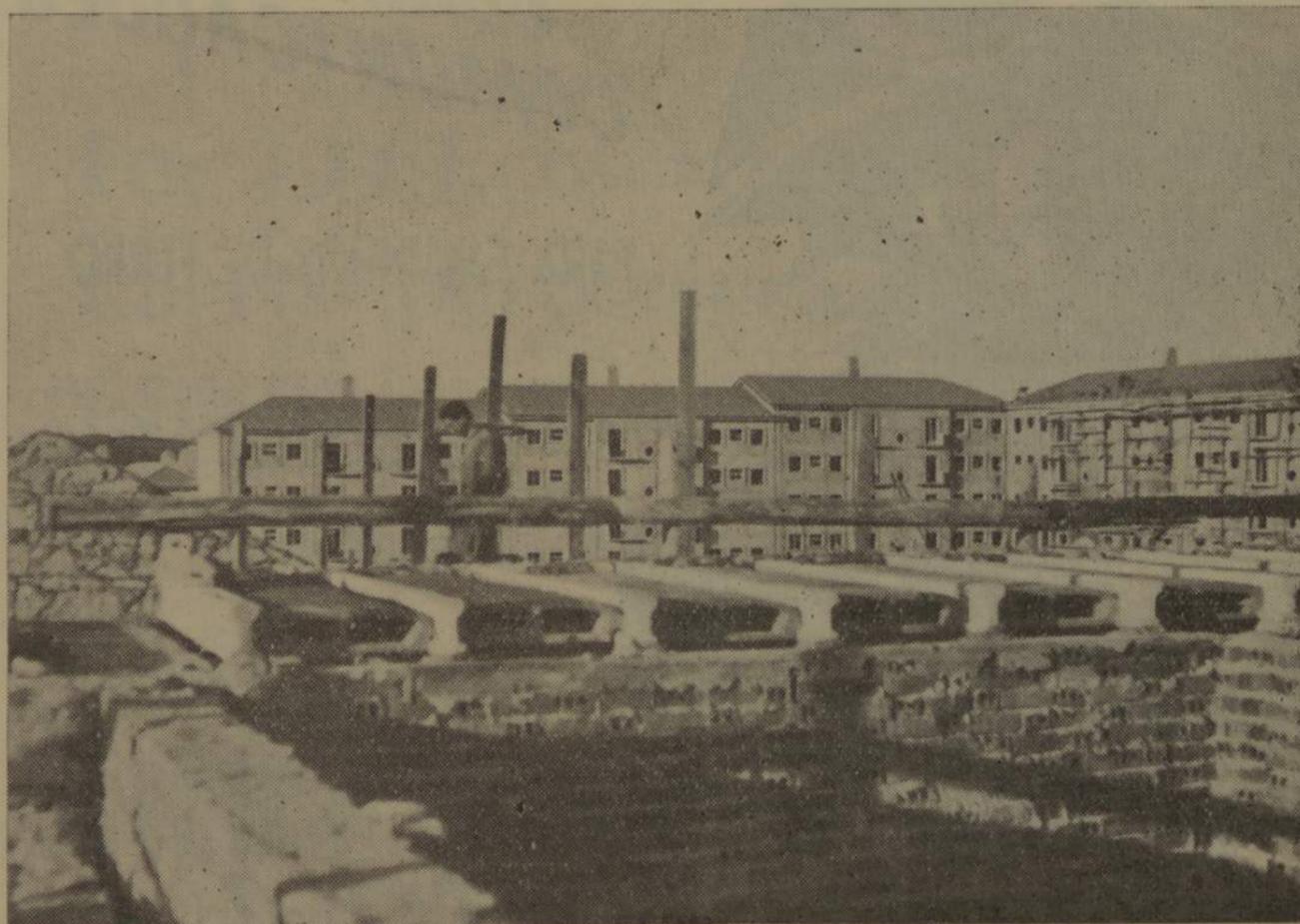
TELEFONE 6 0934

RUA DOM LUIZ I, 25
(ANTIGA RUA VASCO DA GAMA)

LISBOA

PAVIMENTOS CORFEHO

DE BETÃO ARMADO SEM COFRAGEM



DE
MONTAGEM RÁPIDA
SIMPLES E ECONÓMICA

GARANTEM UMA
CONSTRUÇÃO
SOLIDA E ETERNA

Podem ser fornecidos:

COMPLETAMENTE MONTADOS,
e, neste caso, sem preocupa-
ções para o comprador,
ou EM PEÇAS ISOLADAS,
para serem montadas pelo
construtor com a assistên-
cia técnica e responsável,
que garantimos e ofere-
cemos.

ORÇAMENTOS E INFORMAÇÕES TÉCNICAS

SEM QUAISQUER ENCARGOS

Rua Alves Correia, 155, 1.º - Dt.º

LISBOA Tel. 31654

ESTALEIROS EM SACAVÉM

PINHEIRO & FILHOS, L.^{DA} FÁBRICA DE PASSAMANARIA E SIRGUEIRIA

Grande Prémio de Honra e Medalha de Ouro na
Grande Exposição Industrial Portuguesa de 1932
— Medalhas de Ouro Rio de Janeiro de 1908 e 1922
— Medalhas de Ouro Paris de 1900 e Sevilha 1929

Casa recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

Executa toda a qualidade de trabalhos de sirgueiria, tais
como: Franjas, Cordões, Borlas, Embrasses, Galões, Re-
quifes e bitas de Sêda — Cordões para telefones e Cam-
painhas — Cabos para ascensores — Suspensões para can-
deiros — Cordões para Abat-jours, etc.

Sede: 14-A, Rua Serpa Pinto, 14-D — Lisboa

Fábrica: Rua Silva Carvalho, 225 — Telef. 24704

SOPECAT

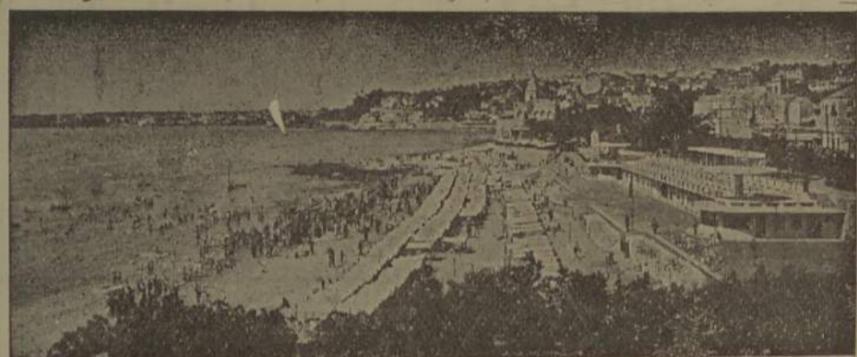
Sondagens, captação de águas
e Fundações

TÉCNICOS RESPONSÁVEIS:

ENGENHEIROS { Alvaro Melo Gouveia
Eduardo Cansado Carvalho

ESCRITÓRIO:

RUA DO ARSENAL, 146, 2.º, Esq.—Tel. 21822—LISBOA



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-HOTEL-PALÁCIO

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

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

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sôbre o mar — Res-
taurante — 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

SO GEL

Sociedade Geral de Empreitadas, L.^{da}

Contratos para trabalhos
de Engenharia Civil

TRABALHOS HIDRÁULICOS —
OBRAS MARÍTIMAS — PONTES
CONSTRUÇÕES INDUSTRIAIS —
—:— TERRAPLENAGENS —:—

RUA 1.º DE DEZEMBRO, 2-B, 2.º
LISBOA

Tele } fones: 2 5686 — 3 0040
 } gramas: «SO GELDA»

NORWICH UNION FIRE INSURANCE

SOCIETY LIMITED
COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS,
ESTABELECIDA EM PORTUGAL EM 1824

Seguros de:

INCÊNDIO
AUTOMÓVEIS E RESPONSABILI-
DADE CIVIL
BAGAGENS PESSOAIS
AÉREO
ROUBO
QUEBRA DE VIDROS
RESPONSABILIDADE CIVIL

Agentes Gerais em Portugal:

James Rawes & Co. Ltd.
Travessa do Corpo Santo, 9-1.º, Dt.º

Telefones: 23232/3/4 LISBOA

António Alves

OFICINA DE SERRALHARIA E
TORNEIRO MECÂNICO

SERRAÇÃO DE MÁRMORES E
MÁQUINAS DE ACABAMENTOS



ESPECIALIDADE EM MONTAGENS
DE SERRAÇÕES PARA MÁRMORE
E FORNECIMENTOS DE MÁRMO-
RES SERRADOS E CANTARIAS DE
TODAS AS QUALIDADES A PREÇOS
MÓDICOS



TELEFONE P. P. 30

PERO PINHEIRO

Lavos & Vida-Larga, Limitada

MADEIRAS, TINTAS E FERRAGENS
CIMENTO E CAL HIDRÁULICA
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO CIVIL

Telefone, 35

PERO PINHEIRO

ABÍLIO MACHADO

Gasolina, óleos, gasoil e petróleos da «Shell»
Pneus «Mabor» e acessórios
BICICLETAS

PERO PINHEIRO

Manual do Viajante em Portugal

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda
Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME

Caixa de Crédito Caucionado, L.^{da}

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia
SIGILO — RAPIDEZ — SEGURANÇA — JURO DA LEI

Rua da Assunção, 88-1.º—Telef. 25334 LISBOA

METALÚRGICA, L.^{DA}

Oficinas de construções civis e mecânicas
FABRICANTES DE

APARELHOS DE MUDANÇA DE VIA

Moldes para manilhas de cimento — Moldes metálicos
para construção de silos redondos em betão armado

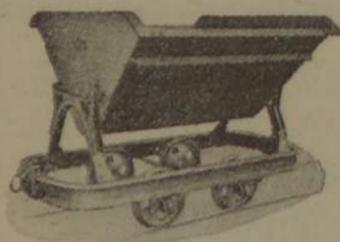
Gradeamentos, portões, caixilharia, etc.

Fabricantes exclusivos dos fechos «SECTOR»

RUA DA BICA DO SAPATO, 46

LISBOA

Telef. 27140



Vias Portáteis — Carris de Aço
— Vagonetas — Locomotivas —
— — Escavadoras — —
Material leve e pesado

DECOVIA-SANFER

RUA DE S. JULIÃO, 41, 1.º
Telefone 26089 — LISBOA

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5

End. Teleg. — Snadek — — — Telefone n.º 21868

Ch. Lorilleux & C.^{ie}

de Paris

TINTAS PARA IMPRENSA

Sucursal de Lisboa

R. PAIVA DE ANDRADA, 3-5

Telefone: 21875

METAIS

COBRE	CHAPA DE AÇO INOXIDÁVEL
LATÃO	ZINCO EM CHAPAS E
ALUMÍNIO	LAMINAS PARA CALDEIRA
em chapas, tubos, barras	FUNDOS DE COBRE
de todos os perfis	de todas as medidas e espessuras
ARAME em todas as qualidades	

VENDE AOS MELHORES PREÇOS:

SOCIEDADE COMERCIAL DE METAIS, LIMITADA

Rua da Prata, 167-169 — LISBOA

Telefone PBX 26327