

# GAZETA dos CAMINHOS FERRO

Ilberino  
Oliveira  
Santos

Ano LXV

Número 1542

16 — Março — 1952

# Só 4 dias para o METALOCK

na restauração desta prensa fracturada !

Uma sobrecarga de 30 toneladas resultou numa fractura de  $26 \frac{3}{4}$  num metal, cuja espessura vai de  $1 \frac{13}{16}$  a 6".

O processo METALOCK a frio restaurou a fractura, desta peça fundida, reconduzindo-a a sua potencia primitiva, e só em 4 dias, incluindo o tempo de viagem dos engenheiros da METALOCK desde Londres ao Norte de Inglaterra.

Assim se economizaram semanas de inactividade à espera duma peça nova, e além disso o tempo de desmontar a prensa.

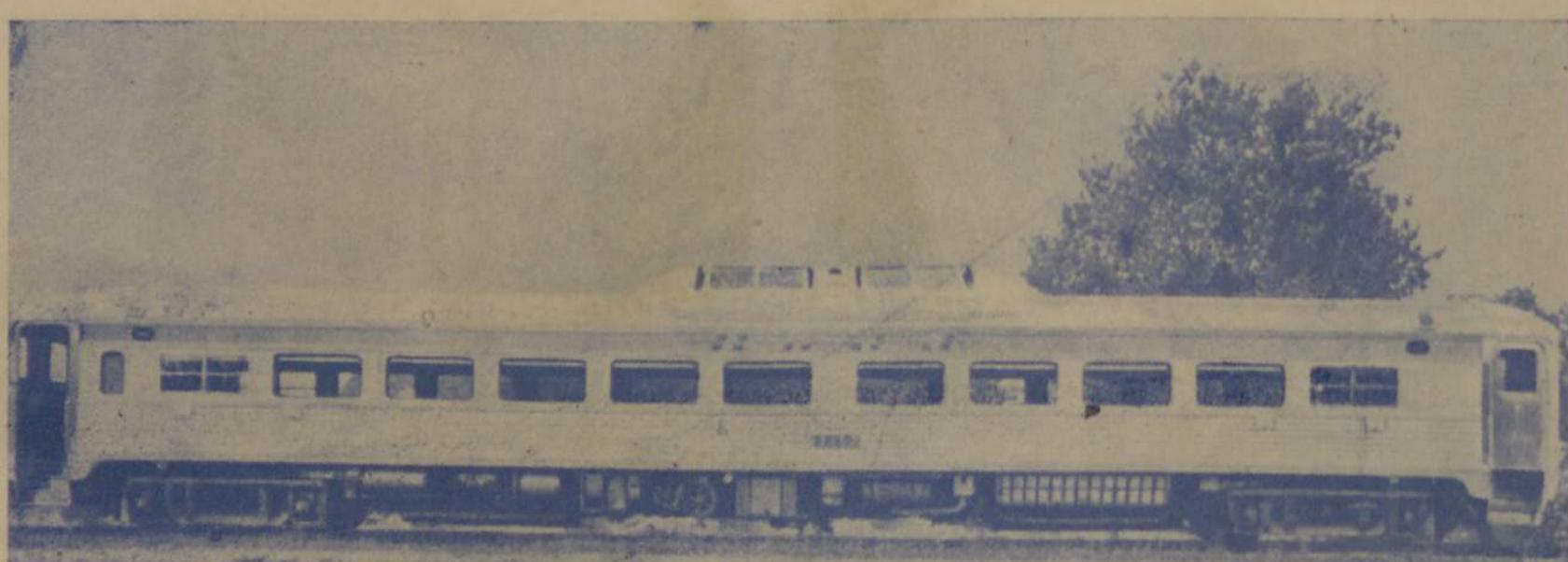
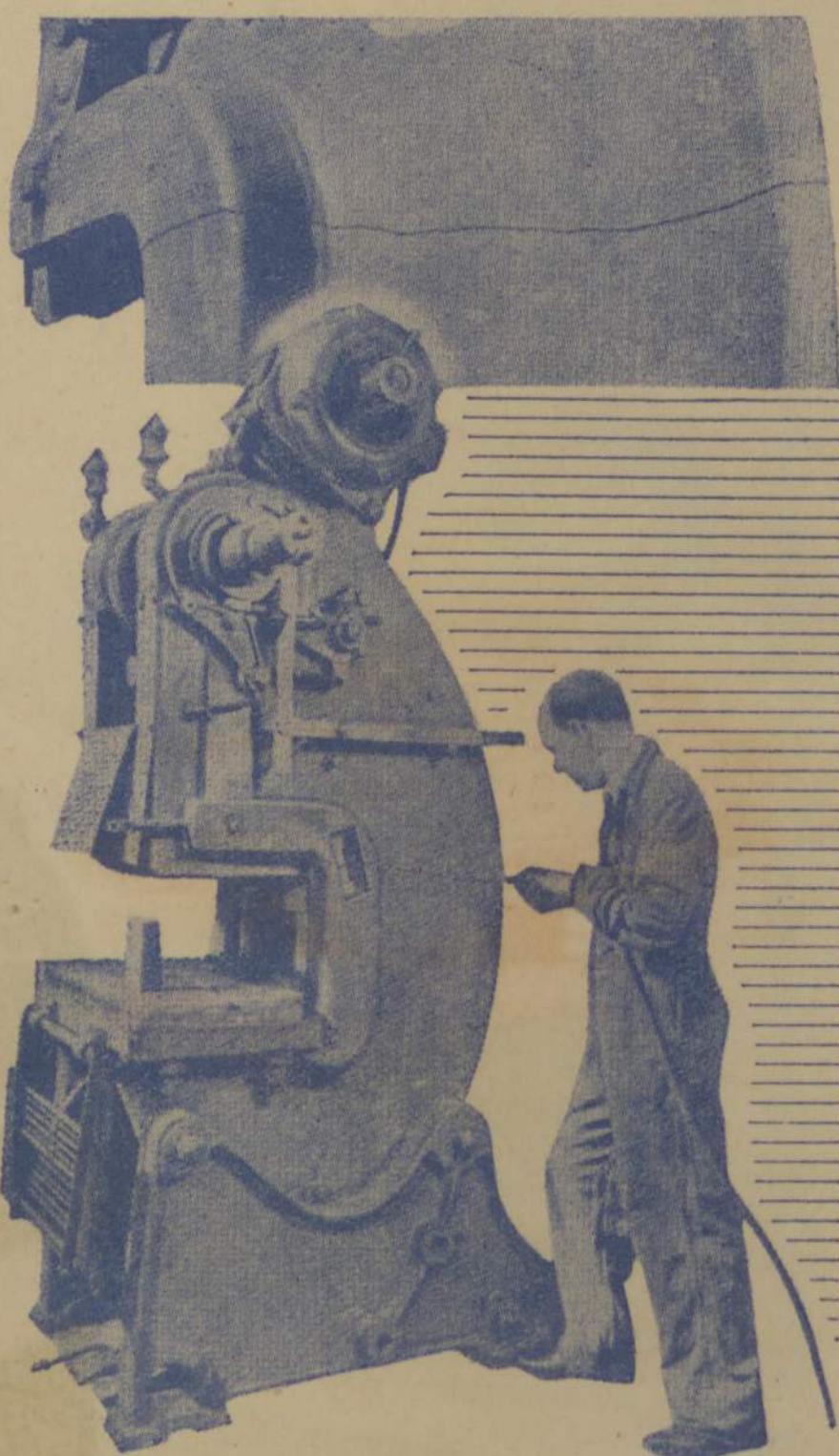
**PREÇO ?** Aproximadamente um terço do custo da peça nova sem contar com a desmontagem e consequente montagem e o tempo em que a máquina não produzia.

Como sempre com o METALOCK, esta reparação foi garantida e a máquina tem estado continuamente a trabalhar em pleno rendimento.

As Industrias de Portugal e Espanha e bem assim as Empresas de Navegação podem pedir esclarecimentos e pormenores a



(PORTUGAL), L.ª  
Praça da Alegria, 38-3.º — LISBOA



Automotora Diesel-Eléctrica

THE  COMPANY

PHILADELPHIA 22 (Pa)

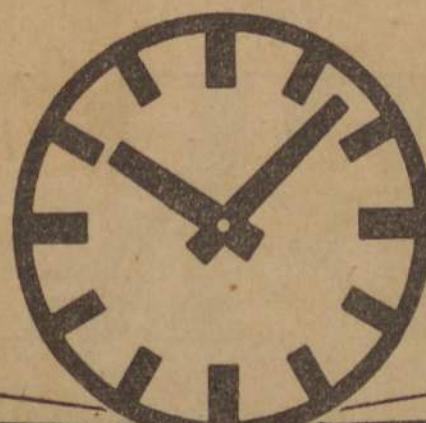
MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA     DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8<sup>e</sup>)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

Instalações completas de Relógios Eléctricos com ou sem sinalização. Máxima precisão



Relógios-Mãe, Relógios secundários para interior e exterior, Relógios de ponto, Etc..



Representante geral: BORSARI & MEIER S. A. — Zurich, Suissa

Pedidos de orçamentos ao seu agente para Portugal Continental e Ultramarino

**J. A. BENITO GARCIA**

RUA DA MADALENA, 46, 2.<sup>o</sup> — LISBOA • Telef. 22948 / 27338

## RELÓGIOS DE CONTROLE PARA TODOS OS FINS

*Utilizáveis em*

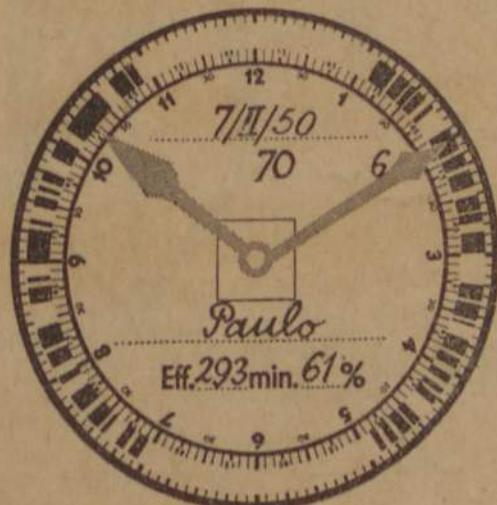
- Veículos de carga
- autocarros
- máquinas de todos os tipos
- tractores
- serviço de ronda
- locomotivas
- serviços públicos
- Etc.



*Algumas vantagens:*

Maior rendimento pelo perfeito controle — análise dos processos de trabalho — segurança nos cálculos de preços de custo — exactidão nas desvalorizações de máquinas e veículos.

SEM controle  
Zenith: - 61%  
(4 h 56 m)  
de trabalho útil numa jornada de 8 horas.



COM controle  
Zenith: - 92%  
(7 h 17 m) de rendimento para o mesmo trabalho em 8 horas.



FABRIQUES DES MONTRES ZENITH — LE LOCLE (SUISSE)

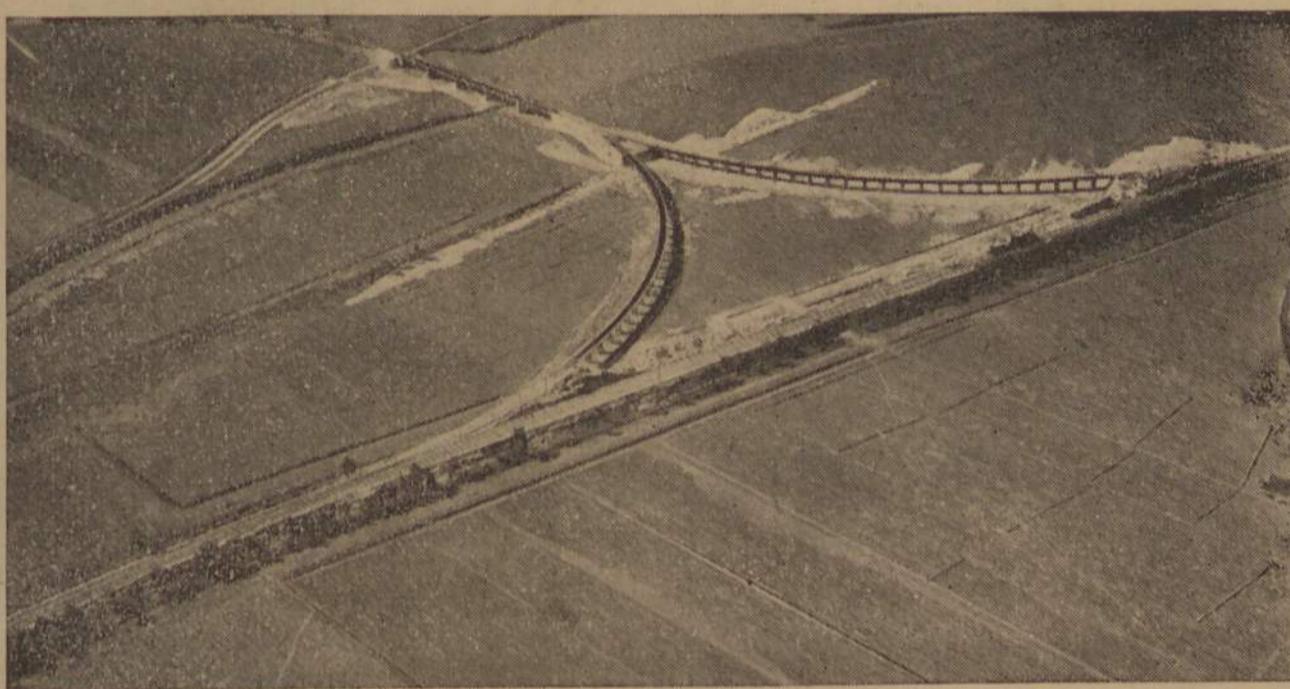


**NA RIVIERA FRANCESA**  
SEMPRE SOL E UM CEU AZUL

•  
INFORMAÇÕES

**COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME**  
234-RUA AUREA-242 • TEL. P.P.C. 25 369 • LISBOA

# VIAGE TRANQUILO : LINHA : NORTE



O VIADUTO  
DO  
**SETIL**  
(e ligações SETIL-VENDAS NOVAS)  
está fundado sobre  
**304**  
ESTACAS  
**FRANKI**  
executadas em 1940

SOCIEDADE CONSTRUTORA PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>

PRAÇA DA ALEGRIA, 20, r/c.



TEL.: 27456



LISBOA

# Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

Serviços auxiliares do Caminho de Ferro

Transportes nacionais e internacionais

Transportes a domicílio

Armazém Geral de Comércio

Turismo

Rua do Arsenal, 124 – 146

Telef. P.B.X. 32151/54-32161/64

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30-2.º

Telef. 25938/9

PORTO

# CEL

é a marca dos condutores  
eléctricos fabricados segundo  
as normas de segurança das  
instalações de baixa tensão,

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>

AGENTES EXCLUSIVOS :

**S O D I L**  
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.<sup>DA</sup>

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

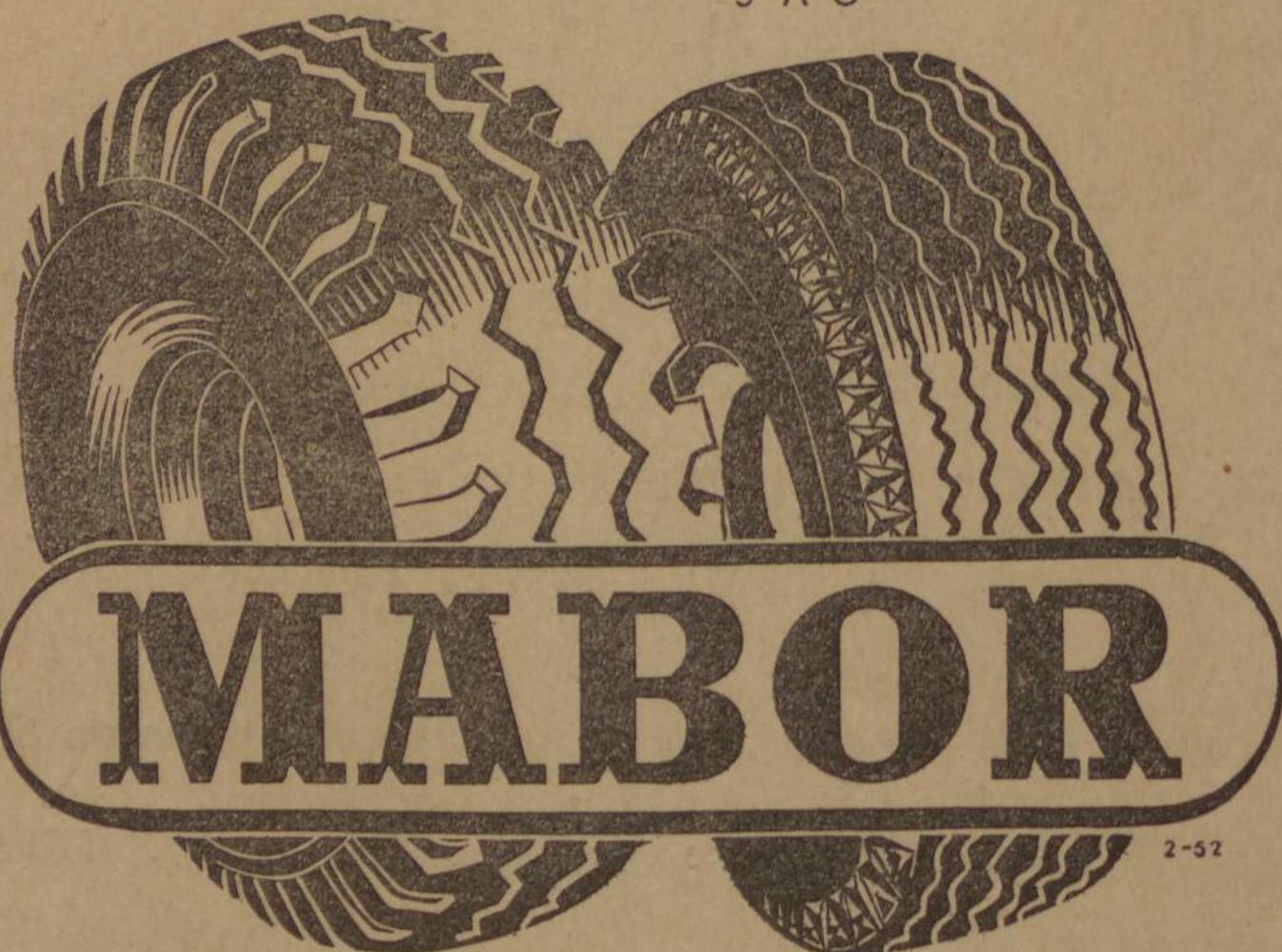
**CEL**

é a marca de condutores  
eléctricos QUE SE IMPÕE



TANTO PARA AUTOMÓVEIS  
COMO PARA CAMIÕES

OS PNEUS QUE SE RECOMENDAM  
PELA QUALIDADE E PELO PREÇO  
SÃO



CONSULTE OS DISTRIBUIDORES E AGENTES

# 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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: PB X 20158; 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: CARLOS LOPEZ PINTO, Rua das Flores, 124  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1542



16 — MARÇO — 1952



# ANO LXV

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

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

**CONSELHO DIRECTIVO:**

General RAÚL ESTEVEZ  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

**DIRECTOR:**

CARLOS D'ORNELLAS

**SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:**  
ALVARO PORTELA

**REDACÇÃO:**

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
CARLOS BIVAR

**COLABORADORES:**

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.\* 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 MONTÉS  
Escritor AQUILINO RIBEIRO  
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



## S U M A R I O

No limiar do 65.º ano da publicação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . . . .	7
História da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», por <i>BUSQUETS DE AGUILAR</i> . . . . .	9
O mundo há sessenta anos, por <i>JOSÉ REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	12
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . . . . .	15
As nossas praias, por <i>GUERRA MAIO</i> . . . . .	17
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .	20
Linhas Estrangeiras . . . . .	21
Há 50 anos . . . . .	22
Curiosidades e distrações da «Gazeta» . . . . .	23
Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .	26
Espectáculos . . . . .	26
Parte Oficial . . . . .	27
Recortes sem comentários . . . . .	28
Publicações recebidas . . . . .	30
A vila de Estarreja . . . . .	43
Romagém à Flandres . . . . .	47
Um comunicado da C. P. sobre a ocorrência do Rossio . . . . .	47
Oliveira de Azemeis . . . . .	48

# No limiar do 65.º ano da publicação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

COM o presente número, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* entra no 65.º ano da sua existência, sinal evidente de que esta publicação criou raízes e desempenha uma missão dentro da Imprensa Técnica do País. Orgulhamo-nos desta relativa longevidade, pois envelhecer, no jornalismo, não indica fraqueza e decrepitude, uma caminhada apressada para o fim, mas, pelo contrário, de que se dispõe de um maior arsenal de experiência, de maior soma de energias que se renovam constantemente e também de que se soube conquistar um lugar firme e simpatias da parte do público.

Temos procurado honrar sempre as tradições desta publicação, que se deve à iniciativa, ousada então para o tempo, do Sr. Mendonça e Costa, ferroviário que aos interesses dos caminhos de ferro dedicou o melhor de sua vida, da sua inteligência e da sua cultura.

Com ele, ao longo de alguns anos de convívio, aprendemos a ter por esta publicação um grande e devotado carinho e aprendemos também, com o exemplo e a lição que nos deu, a interessar-nos vivamente pelos grandes problemas nacionais, entre os quais se coloca o dos caminhos de ferro, que são o nervo, o sangue e a vida da Nação.

E' com saudade e respeito que evocamos a memória do Sr. Mendonça e Costa, que soube criar em sua volta verdadeiras amizades, pois era naturalmente bondoso e amigo do seu amigo. Não só nós o recordamos com saudade. Lembram-no ainda alguns dos seus antigos colaboradores, que com ele trabalharam mais ou menos assiduamente e dele só receberam atenções.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* orgulha-se do seu passado e or-

gulha-se também do seu presente, pois tem à frente dos seus destinos, na qualidade de membros no seu Conselho Directivo alguns nomes ilustres, a quem hoje, neste dia festivo de aniversário, queremos renovar os cumprimentos da nossa consideração e da nossa gratidão.

Ficam para trás 64 anos de actividade e de luta, mas, também, de horas de justo júbilo, pois a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, quer durante o período em que esteve à sua frente o seu fundador e nosso saudoso amigo e mestre Sr. de Mendonça e Costa, quer durante o tempo em que assumiu a sua direcção, por morte do primeiro, o ilustre jornalista e ferroviário, Engenheiro José Fernando de Sousa, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, repetimos, no cumprimento do seu programa conseguiu algumas vitórias.

Fortalecidos pelo exemplo e pela lição que recebemos de nossos mestres e amigos, e apoiados com o prestígio e a colaboração do ilustre Conselho Directivo desta revista, podemos encarar, com optimismo, o novo ano de publicidade que iniciamos hoje.

E ao iniciarmos um novo ano de actividade, desejamos apresentar também a todos os nossos colaboradores, assinantes, anunciantes e à Imprensa, a expressão do nosso reconhecimento pelo apoio e pela simpatia com que vêm distinguindo a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.



# História da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

**Ao meu querido amigo sr. Carlos d'Ornellas**

I

## Introdução

QUANDO iniciei os meus estudos primários conheci uma revista, que, com uma regularidade quinzenal, entrava em minha casa, apenas possuindo para a minha imaginação juvenil o interesse de ter na capa a figuração de um comboio em marcha. Educado num ambiente em que a maioria das pessoas com quem convivia dedicavam a sua actividade aos caminhos de ferro, e uma até figura relevantíssima, não admira que tudo o que lhe respeitasse me causasse desejo de conhecer, pelo que cêdo passei a folhear a revista e a minha atenção foi chamada para uns artigos, de que já ouvira comentários admirativos, assinados por J. Fernando de Sousa. Porém, tais escritos não os comprehendia, e em compensação lia com aprêço, fixando largamente, os que tinham a assinatura do sr. Guerra Maio, mais tarde meu ilustre amigo e brilhante escritor, cujas páginas inesquecíveis figuraram nas antologias escolares, conseguia prender duma forma primorosa a atenção dos leitores, dos quais o mais juvenil devia ser eu. Numa prosa clara e simples, impecavelmente portuguesa, o sr. Guerra Maio é um modelo de optimismo e de boa disposição.

A revista de que estou falando era a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e se alguém me dissesse que o meu nome um dia apareceria entre o dos seus colaboradores, não acreditaria, antes duvidaria de semelhante afirmação.

Anos decorreram, e o meu interesse pelos assuntos ferroviários aumentou sempre, embora uma absoluta negação matemática me afastasse de quaisquer estudos de Engenharia, para me dedicar ao das Letras e do Direito. Até que, em Dezembro de 1944, o meu prezado amigo e actual director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sr. Carlos d'Ornellas, convidou-me a colaborar, causando-me tal facto alegria, a-par-de receio de não me desempenhar bem de tal incumbência.

A partir dessa data encontro-me em contacto permanente com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, interessando-me pela sua gloriosa história de sessenta anos e quatro anos de permanente actividade, rara entre as suas congénères portuguesas. Em 1948 pensei escrever o presente estudo, mas a circunstância de as minhas actividades profissionais absorverem tanto tempo, impediram então de realizar aquilo que é possível decorridos quatro anos. É, pois, com satisfação, que vou ocupar-me da vida duma entidade que é amiga antiga, e que, devido à boa orientação, dedicação e dinamismo do seu actual director sr. Carlos d'Ornellas, se encontra cada vez mais jovem e progressiva.

Historiar a vida duma entidade, como a de uma Nação, determina divisões, que na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se representam em três períodos, referente cada um ao seu director:

- 1.º período, Mendonça e Costa (1888-1923);
- 2.º período, Fernando de Sousa (1923-1942);
- 3.º período, Carlos d'Ornellas (1942-...).

## 1.º PERÍODO

### Mendonça e Costa (1888-1923)

O fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o homem enérgico e decidido, que seria pela sua audácia, vontade inquebrantável e faculdades excepcionais de trabalho um triunfador, foi Mendonça e Costa (<sup>1</sup>), que em 1888 desempenhava as funções de inspector-chefe da repartição de tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Mendonça e Costa era um autodidata, facto pouco vulgar em Portugal, e cêdo se dedicou à colaboração na imprensa. Levado pelas suas inclinações ferroviárias, que lhe provocaram o desejo de percorrer outros países, vindo a ser o português mais viajado do seu tempo, lançou-se no arrojado empreendimento de fundar a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O título inicial foi o de *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, tendo saído o

primeiro número a 15 de Março de 1888 e a séde da revista era no Largo do Conde Barão n.º 18.

No artigo de abertura (2) Mendonça e Costa, numa linguagem simples e clara que era uma das suas qualidades relevantes, depois de afirmar que fazia mais história do que programa, explicou que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha* surgira por evolução e não por criação.

Enquanto em França desde 1942 existia o *Journal des Chemins de Fer*, a Espanha começara em 1859 com a *Gaceta de los Caminos de Hierro*, em Portugal couba alguma havia com referência aos transportes ferroviários. Em 1884 o redactor principal da *Gaceta de los Ferro Carriles*, que era o Engenheiro Francisco Xavier de Bona, convidou Mendonça e Costa para ser em Portugal representante e redactor da revista espanhola, que patrióticamente respondeu só aceitar o cargo desde que a publicação passasse a ter a denominação de *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*, sendo aceite e confirmado depois pelo filho do falecido redactor e que se chamava D. João Eloy de Bona.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro portugueses justificavam a criação de uma revista destinada a tratar dos seus interesses e progresso, pelo que Mendonça e Costa iniciou a publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, que mais tarde passou a designar-se *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nome que tem mantido, salvo em 1908, que durante esse ano foi denominada *Gazeta dos Caminhos de Ferro, Eletricidade e Automobilismo*. Surgiu assim a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no reinado de El-Rei D. Luís, e quando era Presidente do Conselho de Ministros José Luciano de Castro.

O primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, além do artigo, já referido de apresentação, simples e claro, era acompanhado de parte oficial, publicação de tarifas, resposta gratuita a consultas, descrição de viagens com referência à forma mais cómoda de as efectuar, estatísticas, publicação de relatórios como o da Companhia Carris de Ferro, navegação, comércio, portos, correios, telégrafos, indústrias nacionais, cotações das bolsas de Lisboa e de Paris dos valores ferroviários, mapas, das receitas dos caminhos de ferro, e matérias diversas. Era uma revista fundamentalmente dedicada a comunicações e especialmente a caminhos de ferro, bem como a todas as actividades que se lhes relacionassem.

O primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresentava os seguintes colaboradores: Augusto César Justino Teixeira, director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; A. X. de Almeida Pinheiro, director da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; Augusto Fuschini, deputado da Nação; Conde de Gouveia, director da

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; C. Xavier Cordeiro, chefe da Exploração dos Caminhos da Foz do Tua a Mirandela; Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de Caminhos de Ferro do Ministério das Obras Públicas; J. Cândido de Moraes, professor do Instituto Industrial de Lisboa; J. Joaquim de Matos, inspetor de Obras Públicas; J. Pereira, da Comissão de Defesa de Lisboa; Joaquim Pedro de Oliveira Martins, director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e a Famalicão; J. N. de Sousa Gomes, director da Companhia Carris de Ferro de Lisboa; J. N. Tavares Trigueiros, director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste; J. N. Mendes Guerreiro, director das Obras do Porto de Lisboa; Manuel Afonso Espregueira, inspector de Obras Públicas; Manuel Emídio da Silva, secretário da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; R. Raimundo Valadas, inspector geral dos Telégrafos e Farois; Paulo Benjamim Cabral, chefe da repartição dos Telégrafos e Farois; Pedro Inácio Lopes, director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses; Carlos de Vasconcelos Porto, adjunto da Construção da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Em Madrid era redactor Juan Eloy de Bona, sendo a redacção na Calle de Preciados n.º 33.

Merecem atenção os nomes e as categorias dos primeiros colaboradores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que Mendonça e Costa foi buscar às figuras mais ilustres da engenharia e da actividade ferroviária do tempo, integrando-se na nova revista os melhores elementos técnicos, obtendo desde início um prestígio difícil de exceder. Claro que muitos dos colaboradores não escreveram qualquer artigo, porém deram o prestígio da sua categoria intelectual, pelo que se vê quanto foi segura a orientação de Mendonça e Costa e sólido o início da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Convém destacar entre colaboradores os seguintes: Justino Teixeira, engenheiro militar que transitou para a vida civil chegando a Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, técnico notável, que conhecia como poucos a ciência ferroviária; Augusto Fuschini, engenheiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, que seria Ministro da Fazenda em 1893, lúcida inteligência cujos livros ainda hoje se lêem com prazer como «Liquidações Políticas», «O Presente e o Futuro de Portugal», «A Arquitectura Religiosa na Idade Média»; Conde de Gouveia, depois Marquês do mesmo título, engenheiro e par do reino; Oliveira Martins, o intelectual que tanta influência exerceu na mentalidade do seu tempo, retratista da História, estilista primoroso, derrotista e depois nacionalista convicto, precursor do Senhor Prof. Doutor Oli-

veira Salazar como Ministro da Fazenda em 1892, economista de renome; Tavares Trigueiros, Mendes Guerreiro e Inácio Lopes engenheiros distintos; Manuel Afonso Espregueira, director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, deputado e várias vezes Ministro da Fazenda; finalmente começava a expansão internacional com a existência de um redactor em Madrid.

Não contente com esta boa organização, Mendonça e Costa tratou de dar um aspecto oficial à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pelo que publicava os avisos ao público. Os despachos ministeriais de 5 de Março de 1888, 27 de Julho de 1896, e 13 de Maio de 1900, autorizaram a publicação na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* da parte oficial do Ministério das Obras Públicas, obtendo um prestígio de relêvo.

A orientação fundamental traçou-a Mendonça e Costa, afirmando que <sup>(3)</sup> «francas estão sempre as nossas colunas para a discussão de todos os pontos que interessam às nossas linhas férreas, no que não mais fazemos que cumprir à risca o nosso programa.»

O caminho indicado por Mendonça e Costa continuou a ser seguido sendo uma das preocupações da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o comentário de toda a vida ferroviária com ensinamentos importantes, constituindo um repositório fundamental para se conhecer dia a dia a vida ferroviária portuguesa. Tem-se ocupado a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* da construção de caminhos de ferro, tarifas, transportes, linhas estrangeiras, havendo números que se lêem integralmente, tal o interesse que despertam. Mostravam os artigos um estudo cuidadoso dos factos, vendo-se na sua maioria o estilo inconfundível de Mendonça e Costa, e existindo entre eles elementos magníficos para a História dos Caminhos de Ferro.

Em todos os números apareciam referências às linhas estrangeiras com secção independente,

obtendo-se um panorama internacional muito actualizado.

<sup>(1)</sup> Leonildo Augusto Mendonça e Costa, filho de José Fortunato da Costa e de D. Maria Isabel de Mendonça, nasceu em Lisboa a 5 de Novembro de 1849.

Com o falecimento de seus pais, viu-se sem recursos para estudar qualquer curso superior, pelo que se empregou num escritório de agências hipotecárias, passando ao jornalismo como redactor do jornal *A Noite*, de que era director o notável escritor António Augusto Teixeira de Vasconcelos. Adquiriu assim Mendonça e Costa maiores conhecimentos literários, mas as dificuldades financeiras determinaram o desaparecimento do diário, conseguindo Mendonça e Costa, graças à recomendação de Teixeira de Vasconcelos, junto de Miguel Queriol, entrar para o lugar de praticante da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1 de Outubro de 1872.

Desta forma encontrou-se Mendonça e Costa no meio ferroviário, onde seria um dos mais ilustres, chegando dentro da Companhia Real ao cargo de chefe de repartição.

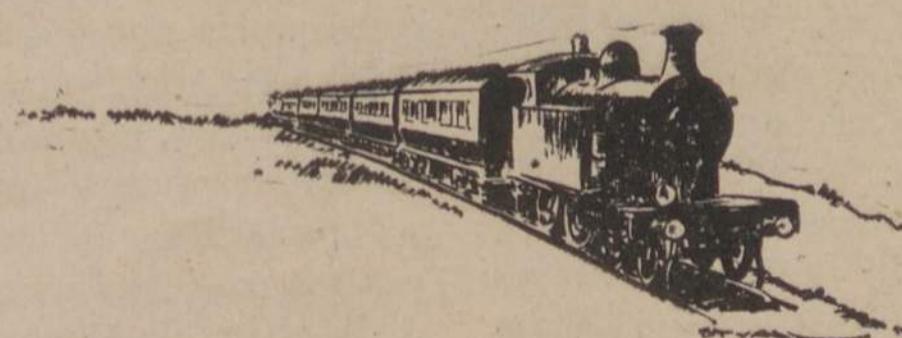
Além da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, fundou Mendonça e Costa o *Guia Oficial de Caminhos de Ferro*, a Empresa de Anúncios nos Caminhos de Ferro, e, levado pelas suas inclinações turísticas, creou a Sociedade Propaganda de Portugal. Publicou o *Manual do Viajante em Portugal*, que, aperfeiçoado em edições sucessivas pelo sr. Carlos d'Ornelas, constitui a melhor descrição do país para turistas.

Mendonça e Costa foi o português mais viajado do seu tempo, percorrendo cinco continentes, ficando célebres algumas viagens, como a realizada no transiberiano poucos meses depois da sua inauguração onde foi o primeiro passageiro português, e ao Espírito Santo. Das suas actividades turísticas, percorrendo tantos países, deixou relatos muito interessantes publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, não havendo acontecimento internacional, congresso de caminhos de ferro, e actividades similares, onde Mendonça e Costa não estivesse presente.

Faleceu em Lisboa a 18 de Março de 1923, encontrando-se a sua melhor biografia no Suplemento à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1485 de 1 de Novembro de 1949, que é inteiramente dedicado à sua memória numa interessante homenagem.

<sup>(2)</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 1, de 15 de Março de 1888, pág. 2.

<sup>(3)</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 10, de 1 de Agosto de 1888, pág. 146.



# O mundo há sessenta anos

Por JOSÉ REBELO DE BETTENCOURT

**A**QUI estamos de novo, como no ano passado, a remexer em coisas sucedidas há sessenta anos. Evidentemente que não temos veleidades de historiador. O que aqui vai não passa, portanto, de uma crónica desenfastiada, contendo uma série de factos curiosos, dos mais salientes, da vida nacional.

O mês de Janeiro de 1892 é assinalado com a subida ao poder do ministério presidido pelo Dr. José Dias Ferreira, que ficou assim constituído: Dr. José Dias Ferreira, ministro do Reino e Presidente do Conselho; Dr. António de Sousa Silva Costa Lobo, Negócios Estrangeiros; Joaquim Pedro de Oliveira Martins, Fazenda; Visconde de Chanceleiros, Obras Públicas, Comércio e Indústria; D. António Aires de Gouveia, Bispo de Bethzayda, Justiça e Eclesiásticos; Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, Marinha e Ultramar; General Jorge Cândido Pinheiro Furtado, Guerra.

Foi num período de grande crise nacional que este ministério subiu ao poder. Tinha-se dado, há pouco, a questão do Ultimatum, e, a seguir, a revolução de 31 de Janeiro de 1891, no Porto. Em dois curtos anos nada menos de quatro ministérios.

Pela primeira vez Oliveira Martins é investido nas funções de Ministro. Tem, nessa altura, 47 anos de idade e é um dos grandes nomes da vida portuguesa. Além de escritor insigne, foi também ferroviário, tendo, nessa qualidade, sido director da exploração do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Vila Nova de Famalicão.

Em Janeiro, a instrução popular perde um dos seus maiores impulsionadores — D. António da Costa. Escritor admirável — *O Minho* é um encantador poema em prosa! — D. António da Costa escreveu, além deste, outros trabalhos importantes, como, por exemplo, a *História da instrução popular e Necessidade de um ministério de Instrução Pública*. Em 1870, o Governo presidido

pelo Marechal Saldanha decreta, com data de 22 de Junho, a criação do Ministério da Instrução Pública. D. António da Costa, que exercia, no Ministério do Reino, o cargo de 1.º oficial da Direcção Geral da Instrução Pública, e que no referido gabinete Saldanha geria a pasta de Marinha, é quem vai tomar conta de novo Ministério da Instrução. Em menos de três meses desenvolve uma extraordinária actividade.

Pouco há assinalar no mês de Fevereiro. Nem o próprio Carnaval, que foi uma das grandes tradições de Lisboa, teve muita alegria.

Quase a fechar o mês, a 27, um grande temporal assolou as costas do norte do País, tendo naufragado na Póvoa do Varzim alguns barcos de pescadores e perdendo-se com esse naufrágio algumas vidas.

Mal El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia tiveram conhecimento da tragédia abriram no Paço uma subscrição, contribuindo para ela D. Carlos com um conto de réis e D. Amélia com quinhentos mil réis, quantias muito importantes para a época.

As subscrições públicas e o produto dos bando precatórios, sem contar com os espectáculos nos teatros e várias festas, renderam a soma de 42 contos.

Esse movimento de solidariedade atingiu maior culminância no mês de Março, tendo presidido a Rainha D. Amélia a uma grande comissão.

Operários, estudantes e diversas colectividades concorreram para esse movimento. Sua Majestade a Rainha Regente de Espanha enviou quatro mil pesetas para as viúvas e orfaos dos naufragos.

A vinte de Março faleceu o conselheiro Lopes de Sampaio e Melo, que contava apenas quarenta e três anos de idade.

No Teatro do Ginásio, em benefício da actriz Beatriz Rente, estreou-se uma peça de Abel Botelho — *Vencidos da Vida*, que teve apenas uma re-

presentação pois a polícia determinou que não valesse à cena, por ofensas à moral.

Em compensação, a peça *Grisélia*, de Armand Sylvestre Morand, traduzida pelo grande poeta conde de Monsaraz, obteve, no D. Maria II, um grande êxito artístico.

Em Abril, de 2 a 5, levou-se a efeito, no Coliseu dos Recreios, uma grande Kermesse, promovida pela Rainha D. Maria Pia, em benefício das famílias dos naufragos do Norte. Foi um acontecimento. Em três dias e quatro noites, a receita excedeu mais de vinte contos, o que era, ao tempo, uma grande fortuna. Numa barraca venderam sortes as Rainhas D. Amélia e D. Maria Pia, D. Carlos, o infante D. Afonso, a Princesa D. Helena, o duque de Orleans, a duqueza de Palmela, as condessas de Vila Real e de Sabugosa e outras senhoras.

O diário *Novidades* teve também ali a sua barraca, onde os seus redactores e pessoas de família venderam sortes e jornais.

O «Grémio Artístico», que sucedeu ao famoso «Grupo do Leão», realiza uma notável exposição de pintura em que sobressaem Silva Porto, José Malhôa, Marques de Oliveira, Veloso Salgado, Luciano Freire, Conceição Silva, António Ramalho, Emilia dos Santos Braga (discípula de José Malhôa) e João Vaz, o grande pintor de Setúbal.

No Teatro de D. Maria II sobe à cena um novo original português — *Madrugada* — do grande poeta Fernando Caldeira, em cujo desempenho se notabilizaram Brazão, os irmãos Rosas, Ferreira da Silva e Rosa Damasceno, a voz de ouro desse belo tempo.

O infante D. Afonso, Duque do Porto, promove, no Hipódromo de Belém, um torneio em benefício das famílias dos Naufragos do Norte e dos pobres de Lisboa.

O mês de Maio não correu bem para os teatros. Há sessenta anos, como agora, falava-se já em crise. E nesse tempo não havia a concorrência do cinema. A notável sociedade artística, de que fazia parte João e Augusto Rosa e Eduardo Brasão, Rosa Damasceno e Ferreira da Silva, e que explorava o teatro D. Maria II, resolveu entregá-lo ao Governo, pois não podia suportar por mais tempo os tremendos encargos que pesavam sobre a sua administração. O Ginásio, que tinha o Vale; o Trindade, que cultivava a opereta; o Príncipe Real (Apolo) que se dedicava ao drama, estavam também em crise.

À crise do teatro sucede a crise governamental: Mais um ministério sobe ao poder, constituído pelos seguintes elementos:

Presidência, Reino e Fazenda, José Dias Ferreira; Estrangeiros, Bispo de Bethayda; Marinha, Ferreira do Amaral; Guerra, Pinheiro Furtado;

Obras Públicas, Pedro Victor; Justiça, Filipe de Vasconcelos.

Por iniciativa da Associação Industrial e com o patrocínio de uma comissão de senhoras, sob a presidência da Rainha D. Amélia, realiza-se em S. Carlos, no dia 1 de Junho, uma festa, cujo produto se destinou à criação de cozinhas económicas. Essa comissão era constituída pelas Duquesa de Palmela, Marquesas de Fronteira e Rio Maior, D. Teresa Bocage e D. Mariana Andrade.

Foi uma linda festa. Participaram nela o Marquês de Fronteira e Ruy Colaço, que executaram, a dois pianos, um concerto de Saint Saens; João de Gonta, que recitou uma poesia escrita para essa noite por seu pai o poeta Tomás Ribeiro; Pinto da Cunha e D. José de Almeida, que cantaram; Guilherme Ribeiro, professor do Conservatório, que se apresentou com o seu orfeão, e Victor Husola, regente da Real Associação dos Amadores de Música, que dirigiu o concerto em que participaram 180 executantes. Para esse espectáculo, Gervásio Lobato escreveu uma farsa num acto «O Festim de Baltasar», que foi interpretada por 14 dos mais distintos artistas do tempo, como Bárbara Volkart, Amélia Barros, Taborda, Vale, Alfredo de Carvalho, Cardoso e Queiroz.

Dirigiu as ornamentações do Teatro a duquesa de Palmela, que era, como se sabe, um grande espírito de artista, tendo-se notabilizado como escultora, existindo, no Museu de Arte Contemporânea, um dos seus mais notáveis trabalhos.

No dia 4 de Julho realizou-se na Real Capela das Necessidades uma grande cerimónia: a entrega da «Rosa de Ouro» por Monsenhor Domingos Maria Jacobini, Núncio Apostólico, em Lion, de Sua Santidade Leão XIII, à Rainha D. Amélia.

A solenidade da «Rosa de Ouro» foi instituída pelo Papa Leão IX e a primeira Rosa que veio para Portugal foi concedida a Lopes Fernandes Pacheco, depois da batalha do Salado, em 1340. O Papa Nicolau V concedeu-a, em 1454, a D. Afonso V; Júlio II ao rei D. Manuel I.

A Rosa de Ouro conferida à rainha D. Amélia constituiu uma homenagem não apenas à soberana mas também à protectora dos pobres.

A 8 de Julho faleceu em Lisboa o dr. António Maria Barbosa, natural da ilha do Faial, e professor jubilado da Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa. Foi um grande operador e escreveu vários trabalhos científicos de grande mérito. Foi o primeiro que, em Portugal, extirpou tumores hemorrádicos com o esmagador de Chassaignac, e o primeiro também que operou de ovariotomia. Foi ele também que, em 1840, sendo ainda estudante, se submeteu, na presença do seu mestre Dr. Barral, à primeira experiência de eterização, cujas aplicações foram pouco depois iniciadas pelo professor Teotónio da Silva e pelo cirurgião Clerk.

Na quarta-feira, 18 de Agosto, dá-se um grande acontecimento em Lisboa: a inauguração da praça de touros do Campo Pequeno, que veio substituir a praça do Campo de Sant'Ana, que estava condenada há quatro anos. O povo de Lisboa acorreu em massa, mostrando, assim, que a Festa Brava continuava, apesar-de quatro anos de interrupção, a ser um dos seus divertimentos mais queridos.

A 23, chega do Rio de Janeiro a notícia do falecimento do marechal Deodoro da Fonseca, que foi o primeiro presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Os jornais portugueses dedicaram à sua memória extensos artigos, tendo comentado também a sua acção política.

No teatro do Ginásio exibiu-se, com grande êxito, a companhia do actor espanhol Vico, que na *Morte Civil* e noutras peças patenteou o seu enorme talento.

Chegamos a Setembro. No teatro da rua dos Condes estreia-se uma opereta portuguesa, o *Solar dos Barrigas*, de Gervásio Lobato e Ciríaco Cardoso, o grande maestro. Angela Pinto, então uma das actrizes mais novas da cena portuguesa, teve nessa peça, no papel de *Manuela*, uma deliciosa criação, com a qual se colocou no primeiro plano das artistas portuguesas.

Regista-se ainda, neste mês de Setembro, a grande Exposição Agrícola de Evora, por ocasião das tradicionais festas do Senhor da Piedade, e a cuja inauguração compareceram o governador civil de Portalegre, o alcaide de Badajoz e o presidente da Câmara Municipal de Elvas.

Em Outubro, a 3, regista-se o naufrágio da canheira *Guadiana*, da marinha de guerra portuguesa, que bateu de encontro às pedras da Restinga, perto do Estoril. O navio recebeu dois rombos próximo da casa da máquina. O choque foi tão violento que a rocha estalou, partindo-se em vários sítios.

Manuel Pinheiro Chagas, jornalista, orador, dramaturgo, romancista e homem de Estado vai a Madrid representar Portugal nas festas Colombinas, que celebravam o centenário do descobrimento da América do Norte por Cristóvão Colombo. Integrada nas festas realizou-se ali uma grande exposição, e uma das curiosidades, de maior interesse, que Portugal enviou para figurar nela, foi um modelo da caravela *S. Rafael*, navio em que Vasco da Gama realizou a sua viagem à India. A imagem de *S. Rafael*, que ia na proa daquela carave-

la e que viera da igreja da Vidigueira, onde se conserva, para a igreja dos Jerónimos por ocasião das comemorações do Centenário de Camões em 1880, também figurou na exposição numa fiel reprodução de Ferreira Lobo.

Em Novembro, terminaram as festas colombinas com a visita a Madrid dos soberanos portugueses, D. Carlos e D. Amélia, que saíram de Lisboa no dia 9. Em Madrid, onde chegaram no dia seguinte, tiveram uma grande recepção. Aguardavam-nos, na estação, a rainha regente de Espanha, D. Maria Cristina, a corte, ministério, autoridades civis e militares, muito povo e muitos portugueses, entre os quais, o conde e a condessa de Valenças, condessa de S. Miguel, Manuel Pinheiro Chagas, Ramalho Ortigão e Ayres de Ornellas.

Como nota curiosa, acrescentaremos que no comboio real em que iam as Majestades de Portugal, seguiram também o presidente do Conselho, o ministro dos Estrangeiros e o notável artista Rafael Bordalo Pinheiro.

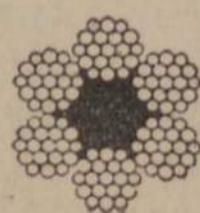
Em honra de D. Carlos e D. Amélia realizam-se algumas festas brilhantes, espectáculos nos teatros e uma tourada à espanhola, em que tomaram parte Lagartijo, Guerrita e Mazzantini, os três maiores espadas do país vizinho.

Chegamos, finalmente, a Dezembro. Em primeiro lugar, registamos uma nota simpática: A rainha D. Amélia, que foi, sem dúvida, uma grande alma de artista, marcou um dia certo na semana—a quinta-feira—para ir assistir aos espectáculos do Teatro D. Maria. A empresa abriu uma assinatura especial para essas récitas, cada uma delas com preço diferente, e o teatro, em que se encontravam os melhores artistas da época, como Brasão e os irmãos Rosas, começou a registrar enchentes.

A época teatral oferece perspectivas optimistas. Anunciam-se originais portugueses de D. João da Câmara, Marcelino Mesquita, Augusto de Lacerda e de Eduardo Schwalbach. No Teatro da Rua dos Condes, a opereta *Solar dos Barrigas* festejou no dia 21 a sua 50.<sup>a</sup> representação, em récita de autores; e ensaiava-se, para benefício da actriz Cinira Polónio a opereta *O Burro do sr. Alcaide*, em que o grande Joaquim de Almeida tomou o papel criado em Lisboa pelo actor Vale.

Os restantes teatros registraram também êxitos compensadores.

E assim, sem mais acontecimentos de vulto, tranquilamente se fechou o ano de 1892.



# Panorama Ferroviário Internacional

## Maquinista famoso nos Estados Unidos

Jhon Draney, o mais popular dos maquinistas americanos, morreu no ano passado, em Jersey City, aos noventa anos de idade. Prestara serviço durante cinquenta anos nos Caminhos de Ferro de Lackawanna, Companhia em que também trabalharam seu pai e seu avô. Draney deve o êxito da sua popularidade ao ter conduzido o comboio que, na noite de 11 para 12 de Setembro de 1901, transportou, desde Nova Iorque a Búfalo, médicos e enfermeiras em socorro do Presidente Mc-Kinley, vítima de um atentado em Búfalo, que havia de custar-lhe a vida. Este comboio bateu todas as marchas conhecidas no dito percurso, que cobriu em 6 horas e 45 minutos, mantendo quase sempre a velocidade de 185 km. por hora.

Draney figurava no programa de rádio e televisão «A vida começa aos oitenta», no qual actuou como de costume, na semana anterior ao seu falecimento.

## Nomes dos comboios na Alemanha

A popularidade alcançada pelo «Rheingold-Express» e pelo «Glass-Trein», tanto na Alemanha como no estrangeiro, fez com que os Caminhos de Ferro Federais Alemães oferecessem recompensas em dinheiro às propostas e sugestões de novos nomes para os comboios da sua rede.

## Novo processo de reparação de ferro fundido

O artigo «Cirurgia de Aço» que a nossa revista publicou num dos números anteriores, em versão do Eng.º Kenneth Kirkby, apresentou pela primeira vez em Portugal um novo e revolucionário processo de reparação a frio para ferro fundido, denominado «Metalock».

Este método que repara partes de máquinas fendidas, partidas e desligadas ou reservatórios forjados ou fundidos, sujeitos a pressões, criou desusado interesse na engenharia e na indústria portuguesa, o que fez com que dois ilustres engenheiros de caminhos de ferro nos consultassem no sentido de apresentarmos as vantagens do novo processo de reparação «Metalock».

Podemos, pois, resumir do seguinte modo as vantagens das reparações «Metalock»: 1.º — As reparações podem fazer-se na própria oficina, estaleiro, locomotiva ou navio, em que a peça fracturou; 2.º — A desmontagem da peça é raramente desnecessária; 3.º — A peça não sofre qualquer mudança de posição ou volume, nem enfraquece a sua resistência mecânica.

O nosso país fica, portanto, individado ao sr. K. Kirkby, introdutor do «Metalock», pois com a vulgarização deste processo de reparação evita-se a saída para o estrangeiro de divisas em procura de novas peças e novas máquinas que, agora, é possível reparar, num mínimo de tempo e no próprio local.

## Velocidades atingidas em linhas férreas

Em 1845, os caminhos de ferro ingleses alcançaram os 100 km/h.

Em 1889, foram os caminhos de ferro franceses que alcançaram 144 km/h.

Em 1901, os caminhos de ferro norteamericanos atingiram 185 km/h.

Em 1935, foram os franceses que atingiram os 196 km/h.

Em 1938, voltaram os ingleses a apoderar-se do récord com os 202 km/h.

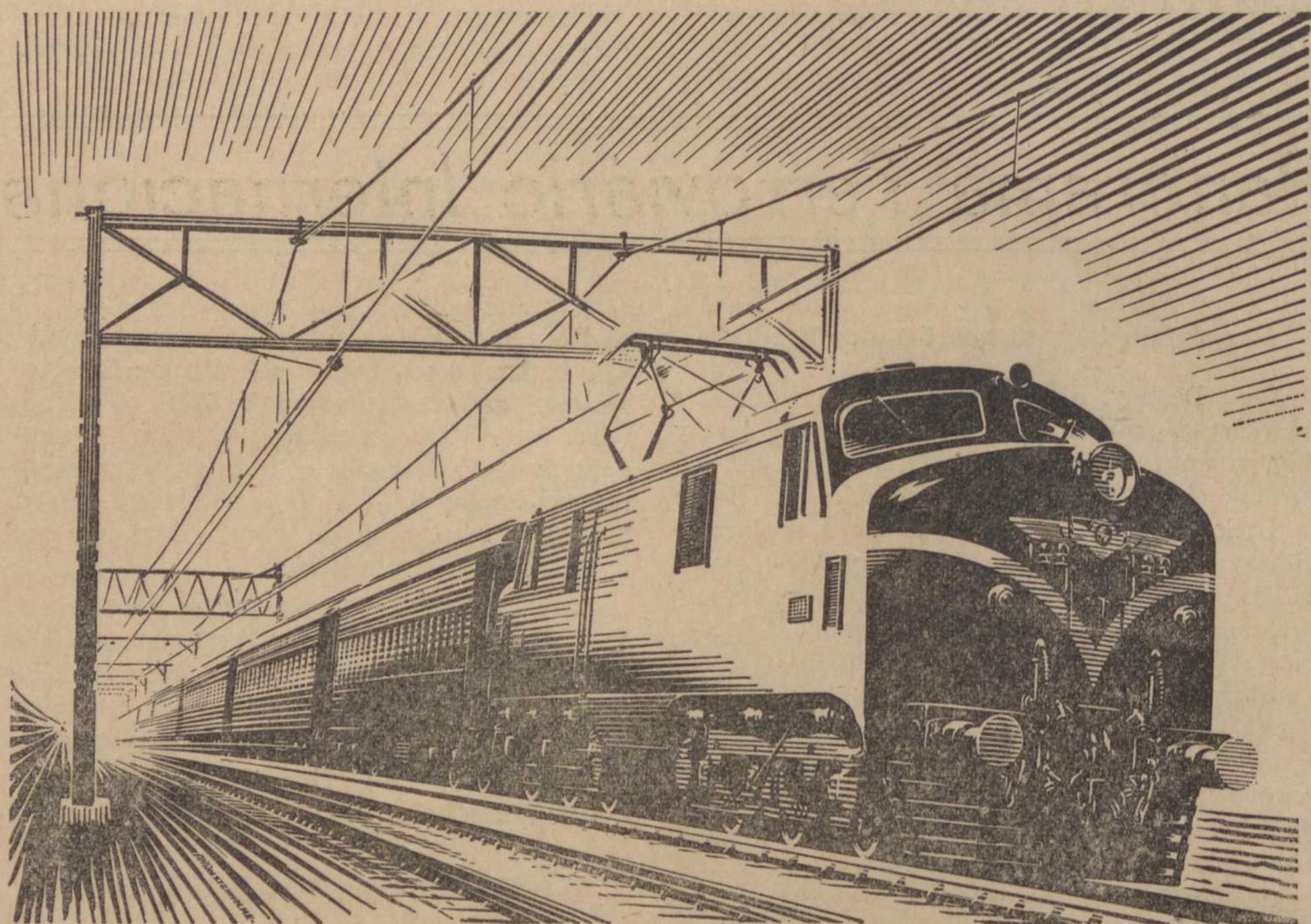
Em 1951, aparecem os alemães com 212 km/h.

E' de notar, porém, que a França possui aproximadamente 35.000 quilómetros de rede, em que a velocidade comercial é superior a 95 km/h.

## A Inglaterra, país do carvão, electrifica

Lê-se na revista madrilena *Ferroviários* que a situação financeira dos transportes nacionalizados é o único factor contra a electrificação na Inglaterra. Os altos poderes directivos estão decididos a estender a electrificação.

Actualmente, a produção do carvão constitue um argumento que justificaria por si só a electrificação. Recorda-se que as centrais térmicas fariam com um total de 3.600.000 toneladas de carvão o mesmo trabalho que as locomotivas com 14.000.000 de toneladas.



# Importante modificação na linha MOOCA-JUNDIAI

Há cerca de 5 anos os Engenheiros da British Insulated Callender's Cables iniciaram o estudo do equipamento necessário à electrificação do troço Mooca-Jundiai das linhas E. F. S. J., São Paulo, Brasil. A partir dessa altura, os Agentes da BICC no Brasil, Sociedade Wilson, Sons & Co. Ltd. levaram a efeito a maior parte do trabalho. Fez-se o levantamento do terreno ocupado pela via, montaram-se as estruturas de aço, catenarias de fio, cabos de contacto em liga de cadmio e cobre, linha de sinalização, linha de alimentação de 33 kv e cabos de con-

trole. Todo o material necessário para os 190 km. da linha a 3.000 V., foi fornecido pela BICC.

Hoje o troço Mooca-Jundiai da E. F. S. J. encontra-se completamente electrificado. Locomotivas eléctricas de 3.000 H. P., fornecidas pelos empreiteiros responsáveis, The English Electric Co. Ltd., deslocam-se com a maior facilidade a velocidades até 100 km/hora permitindo o máximo conforto e uma mais rápida e fácil deslocação para os habitantes de São Paulo. Tudo se modificou no percurso Mooca-Jundiai.



## Electrificação da Via

BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED

Representantes em Portugal

F. NOBREGA DE LIMA, LT.<sup>DA</sup>

Av. 24 de Julho, 1, 2.<sup>o</sup> — LISBOA

///

R. José Falcão, 2 — PORTO



PÓVOA DE VARZIM — Alameda do Passeio Alegre

# *As nossas praias*

---



---

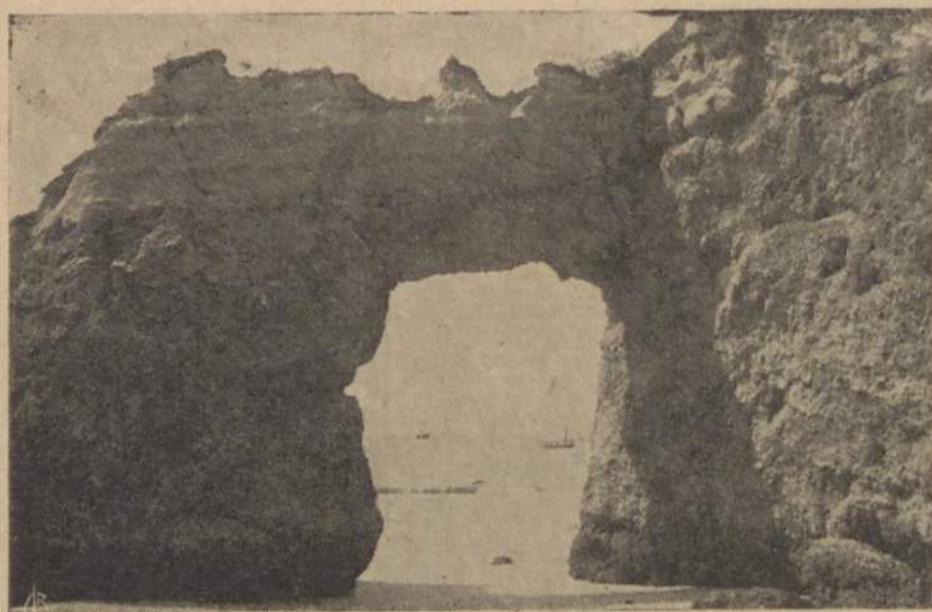
P o r G U E R R A M A I O

A valorização das nossas praias sob o ponto de vista do turismo é bem mais fácil que a da termas, pois não há nelas grandes capitais investidos, nem necessitam de legislação especial nem do esforço reorganizador que estas requerem.

Na nossa extensa costa marítima há numerosas praias que não têm mais que grupos, maiores ou menores, de casas de aluguer para a época balnear e algumas pensões instaladas em prédios feitos à pressa e que inicialmente tiveram outra aplicação. A sua frequência, pacata na sua maioria, é composta de famílias que levam para ali os filhos de tenra idade que necessitam de fortalecer o organismo com o iodo e os ares salinos, para o que lhes basta o areal, que Nosso Senhor lhes deu de graça. Até os pinheirais que rodeiam as praias oferecendo gratuitamente ares salutarmemente filtrados foram plantados com outro fim: o de dar aos seus proprietários madeiras para caixotaria e materiais de construção.

Não contando as praias próximas do Porto e de Lisboa, Foz do Douro, Miramar, Granja, Espi-

nho, Trafaria, Algés, Oeiras, Paço d'Arcos e outras, que fazem parte, por assim dizer, do urbanismo das nossas duas principais cidades, temos na nossa grande orla marítima três praias de nomeada e que convinha engrandecer afim de para elas se encaminhar o turismo nacional, ultramarino e da vizinha Espanha, principalmente das províncias que entestam com os nossos distritos fronteiriços, Póvoa de Varzim, Figueira da Foz e Praia da Rocha. Isto pondo de parte o Estoril, que tem uma função especial e que pode vir a ser um centro de turismo internacional, como Ostende, Deauville, La Baule, Biarritz e São Sebastião. O seu desenvolvimento, principalmente como estância de inverno pode um dia ser importante, sobre tudo se lhe dermos boas ligações ferroviárias internacionais e acesso marítimo da América do Norte, com uma carreira de navegação nacional, regular e aceitável e para cuja realização já dei o meu concurso, propondo-a no Congresso Nacional da Marinha Mercante realizado em Lisboa e de cuja efectivação se está ocupando o sr. Almirante Américo Tomás, ministro da Marinha, pioneiro



PRAIA DA ROCHA — Arcos triunfais

máximo da nossa frota de comércio e de cuja acção em outras carreiras já estamos gosando os benefícios.

Ora as nossas três grandes praias, Póvoa de Varzim, Figueira da Foz e Praia da Rocha, apesar dos melhoramentos nelas introduzidos ultimamente, estão longe, mesmo muito longe de bem desempenharem a sua função, como zonas de turismo, o que é pena, pois estão junto dos sítios mais belos do nosso País, e que partindo-se delas podiam ser visitadas, rápida e confortavelmente, fosse em caminho de ferro, em auto-carro ou nos automóveis individuais dos veraneantes, mercê das excelentes estradas que as cercam.

Da Póvoa, podia o turista ir facilmente a Viana do Castelo, ao vale do Lima, a Braga, a Guimarães

e a esses recantos de um bucolismo impressionante que são os vergéis do Minho e do Baixo Douro. Da Figueira, a poucos quilómetros, tinha o veraneante, Coimbra, Luso, Curia, a Bairrada encantadora, Penacova, Leiria, o famoso pinhal de D. Dinis, etc. Da Praia da Rocha, igualmente com um *interland* de místico encanto podia o turista visitar, facilmente, as terras do Infante, a serra de Monchique, com pontos de vista de estonteante beleza, e essa faixa marítima que se estende para Leste e se prolonga pela Andaluzia a não mais acabar.

Para que as nossas três grandes praias atinjam o objectivo a que têm legítimo direito é necessário que tenham frequência; a qual só será um facto se elas lhe oferecerem atractivos que a provoquem e a retenham. Hotéis grandes e tão grandes que o cliente seja conhecido pelo número do quarto e não pelo nome, pensões igualmente vastas e confortáveis. Mas para que tenham frequência, necessitam de que, nos hotéis e pensões seja aplicada uma tarifa decrescente, segundo o número de pessoas que componham a família e não pelo multiplicador.

Citemos um facto. Numa pensão da Figueira da Foz, confortável e acabada de construir, onde passei uma temporada, com mais quatro pessoas e ocupando três quartos, pagávamos 60 escudos por cabeça, mas um cliente só num quarto, igual aos nossos, pagava os mesmos 60 escudos. A dona da casa, insistida para que tivesse em conta a desvan-



ESPINHO — Esplanada — Paraíso das crianças — «Rink» de patinagem

tagem que tinhamos em relação aos outros hóspedes, respondeu que nada podia fazer, pois era o preço estabelecido! Em Vichy, onde este ano passei uma temporada, o preço da pensão era de 1.000 francos diários e quando minha mulher viesse, participando do mesmo quarto, o custo seria de 1.500 francos. Isto é fazer turismo; daquela outra maneira é sufocá-lo à nascença.

Além de bons e vastos hotéis, assim como pensões, as praias precisam de teatros, casinos, campos de jogos, praças de touros — a festa brava a que é preciso dar touros de morte, como em Espanha e em França e que até agora a pieguice nacional não tem permitido — torneios nacionais e estrangeiros; em suma, atractivos de toda a ordem e a preços acessíveis e ainda uma tarifa especial aplicada antes e depois da grande época balnear, que torne as praias frequentadas de 1 de Junho a 30 de Setembro e mais além.

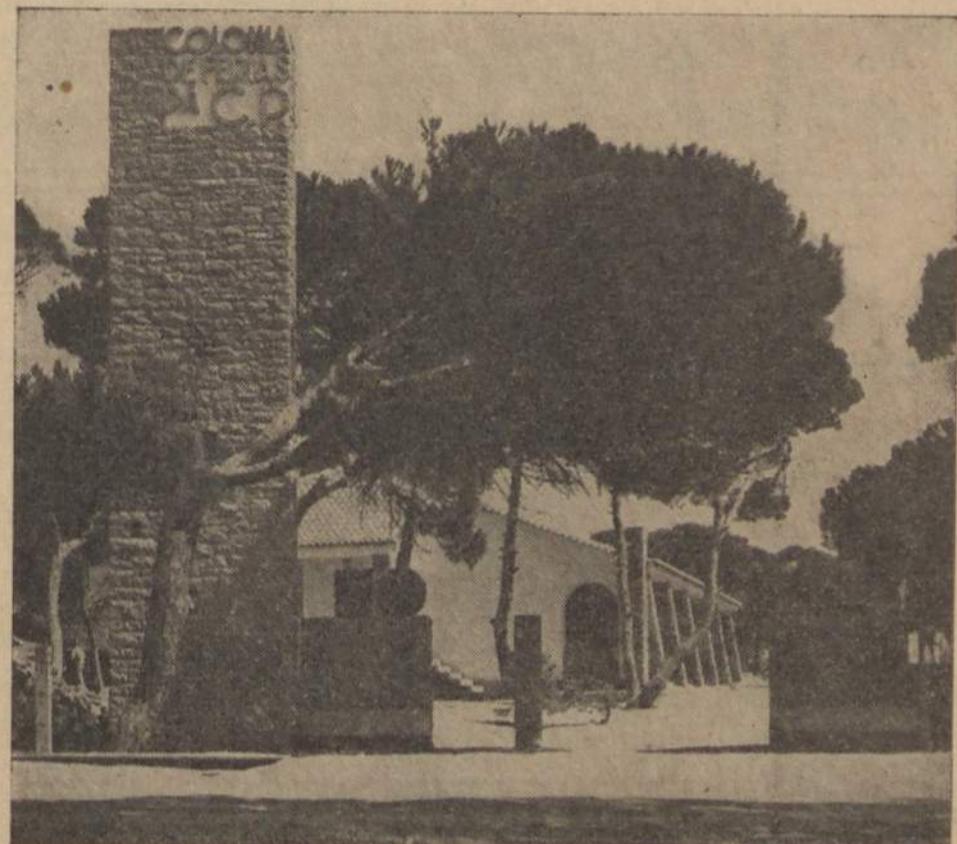
O Estado deve contribuir com uma parte e se essa participação for importante o capital particular não deve faltar para os empreendimentos que o reclamem e deem rendimento remunerador.

Se não devemos aspirar a ter praias movimentadas e mundanas, como Deauville e Biarritz, contentemo-nos com as do tipo de Houlgate, Arcachon e S. João de Luz, por não falar em outras.

Víria uma das nossas grandes praias a atingir o nível da de Deauville? Nada é impossível. O que é necessário é começar por fazer alguma coisa de jeito, pelo princípio e não pelo fim, como se fez em Ofir, onde se construiu um hotel magnífico, digno de Miami, mas que tem à sua volta apenas uma paisagem de mar e de pinhais e esta, porém, nada oferece de novo ao veraneante, 24 horas depois. Aquilo era um hotel a construir numa praia ou próximo dela, a qual tivesse atractivos e uma vida mundana, que chamasse freguesia.

Já João Franco, o homem público tão grande como infeliz, dizia que em Portugal se remava sempre ao contrário. O turismo é disso um forte e indiscutível exemplo.

Os preços dos nossos hotéis e pensões, deploravelmente contados e estabelecidos pelo multiplicador, têm desenvolvido nas nossas praias o



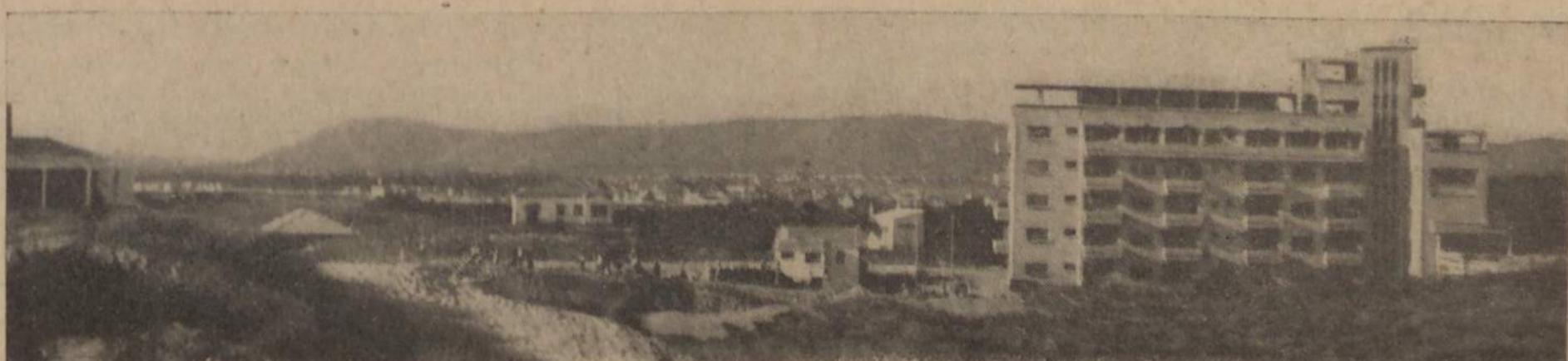
PRAIA DAS MAÇÃS — Um aspecto da Colónia de Férias da C. P.

odioso sistema das casas de aluguer, onde se alojam, na maioria dos casos, famílias inteiras, numa promiscuidade revoltante e por preços elevadíssimos em relação ao conforto oferecido. Nestas vemos «gosando» as férias, famílias de magistrados, advogados, comerciantes, médicos, que vivem em suas casas com as comodidades que a civilização oferece, mas que ali têm que se contentar com precárias instalações, e onde, por vezes, faltam os elementos sanitários modernamente exigidos.

O que eu ainda mais deploro nesse tristíssimo sistema é que as senhoras não vão para ali descansar, mas continuar a vida de casa, dando ordens e ralhando com as criadas, as quais mais gostariam, por seu lado, de irem passar as férias, a que também têm direito, na terra com a família.

Tudo isto acabará um dia, quando as nossas praias tenham hotéis e pensões vastas e confortáveis, onde o cliente não gaste mais que nas casas de aluguer e nas despesas correspondentes, e que, afinal, somam quantias respeitáveis.

No estrangeiro as pessoas que vão para viverem, suas ou de aluguer, fazem-no por comodidade e por luxo, nós, em muitos casos, fazemo-lo por uma deplorável pelinrice.



O magnífico Hotel da praia de Ofir

# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em Columbes, nos Estados Unidos, é proibido aos gatos... miarem depois das 11 horas. Em Key West, Flórida, os habitantes devem permanecer imóveis enquanto o carrilhão da cidade bate as 6 horas.

(Da revista *Sistème*—Paris)

Donald Houlston e Jane Barrett, dois artistas do cinema inglês que há vinte anos habitam no mesmo bairro de Londres, acabam de falar-se pela primeira vez, em Suva, capital das ilhas Fidji onde foram apresentados quando passavam as férias.

(*Journal des Antilles*—Porto Príncipe—(Haiti)

Acaba de falecer antes de completar 60 anos Edward Stetinus que foi um dos conselheiros de Roosevelt. Esse homem, político de boa escola, mas que também se entregou a outras actividades com invulgar inteligência, foi um daqueles que não podendo, por disposição constitucional trabalhar de graça para o Estado recebia um dolar por mês

(*La Nueva Democracia*—N. Yorque)

Segundo a última edição da Enciclopédia Estatística Mundial, a seguir à agricultura é o mar que produz pela pesca os mais importantes elementos da alimentação humana. A pesca anual em todo o mundo é calculada em 30 biliões de libras de peixe e mariscos.

(De *Nourrisson*—Paris)

Continua a existir o «governo de saias» em Denning, no Arkansas. Ha nove anos que a vila é governada exclusivamente por mulheres e nas recentes eleições municipais novamente foram derrotados todos os candidatos masculinos.

(Do *Noticiero de Palência* de 15 de Fevereiro)

Apesar dos Estados Unidos serem o maior produtor de filmes do mundo e possuirem centenas de milhares de cinemas, há 40 milhões de americanos que raras vezes vão a estas casas de espectáculo.

(De *Film Magazine*—Paris)

Num tribunal de Filadélfia foi recusada à cidadania americana a um indivíduo de 41 anos, que se recusou, durante o recrutamento militar, a pegar em armas na defesa dos Estados Unidos, alegando, nessa altura, ser cidadão de um país neutral.

(De *El Clamor Público*—Guayaquil)

Em Nancy uma mulher que no último domingo fôra à igreja, encontrou, ao voltar a casa, o seguinte bilhete na mesa da cozinha: «Obrigado pelo esplêndido almoço. Lavei a louça. Enxugue-a você».

(De *Le Mot d'Ordre*—Reims)

Em Västerlick, na Suécia, a comissão de arbitragem do inquilinato condenou Kustaa Joessaar a pagar uma multa por ressonar quando dorme e incomodar os vizinhos.

(Do *The Baltic Review*)

A campeã mundial de natação entre as crianças com menos de um ano, é Sherry Whitford, de Los Angeles. Tem nove meses e faz todos os dias um percurso de treino de 15 metros.

(De *Avvenimenti*—Roma)

No hospital português de Cantão foi usada congelação como anestésico na amputação dum perna de mulher cujas condições cardíacas não permitiam o uso da convencional anestesia. A perna foi congelada e amputada com o maior exito.

(Do diário *Wah Kiu Iat Pau*, de Hong Kon)

Há presentemente nos Estados Unidos cerca de cincocentos milhões de telefones.

(Da revista *Producion*—Caracas)

Num campo de turfa, na Alemanha, foram descobertos a pouca profundidade dois esqueletos que se supõe terem 2.500 anos. Um era de homem e outro de mulher, ambos de mais de 6 pés de altura e estavam envolvidos em pano tecido de cabelo de veado.

(Da revista *La Avispa*—Cuzco)

As sapatarias elegantes de Nova Iorque passaram a ter certo número de empregadas encarregadas de alargar os sapatos que não se ajustem bem aos pés dos clientes, usando-o du ante alguns dias, para serem de novo experimentados pelas suas compradoras.

(Do *The Emancipator*—Texas)

Duas mulheres de Filadélfia empregadas numa fábrica de produtos farmacêuticos, foram presas por terem roubado frascos contendo quinze mil pastilhas de sulfato de morfina que venderam por mil e seiscentos dólares a dois homens que depois as transacionaram em North Carolina por cinco mil...

(De *El Promotor*—Assuncion—Paraguai)

Uma comissão de professores da Universidade de Cincinnati acaba de publicar uma monografia na qual demonstra que os rapazes de hoje são mais altos cerca de três polegadas que os de há 40 anos.

(De revista *Paris Medicale*)

Durante o mês de Fevereiro último foram manufacturados nos Estados Unidos noventa e seis mil aparelhos de televisão.

(de *Radio Tecnicien* — Paris)

# Linhos Estrangeiros

## ÁUSTRIA

A «Simmering - Graz - Pauker A. G.» tem recebido nos últimos tempos grandes encomendas para o fornecimento de material rolante para os caminhos de ferro estrangeiros.

E assim, por exemplo, os Caminhos de ferro da Turquia mandaram construir 50 carruagens de 4 eixos para terceiras classes e 10 para segundas, ambas do mesmo tipo. Da mesma encomenda faz parte também o fornecimento de 40 vagões abertos para transporte de mercadorias volumosas.

Os caminhos de ferro da Índia fizeram a encomenda de 250 vagões-cisternas de 4 rodas, parte dos quais foi já entregue.

A Colômbia encomendou 50 fogões, 10 vagões-cisternas, 10 carruagens de primeira classe com 4 eixos e 4 vagões-restaurante.

Recentemente, a Turquia voltou a fazer nova encomenda de 60 vagões ou carruagens para passageiros e 40 vagões para mercadorias destinados a via larga.

O Uruguai mandou construir 7 das mais modernas «auto-motoras» Diesel, sendo atreladas a cada uma delas duas carruagens de passageiros de modelo especial, o que veio assim perfazer um total de 14 unidades ou carruagens atreladas, visto cada automotora ser composta de carruagem propriamente tractora e mais 2 vagões.

Os caminhos de ferro do Egito resolveram encomendar mais um importante fornecimento de vagões para mercadorias.

## ESPAÑA

Acabam de publicar-se os dados estatísticos contidos no projecto de Memória da Exploração de Caminhos de Ferro pelo Estado correspondentes ao ano de 1949. São de grande interesse esses dados, como vai ver-se.

Divide-se a Memória em três partes e dois Anexos — estes referentes aos serviços de Reclamações e dados estatísticos do pessoal.

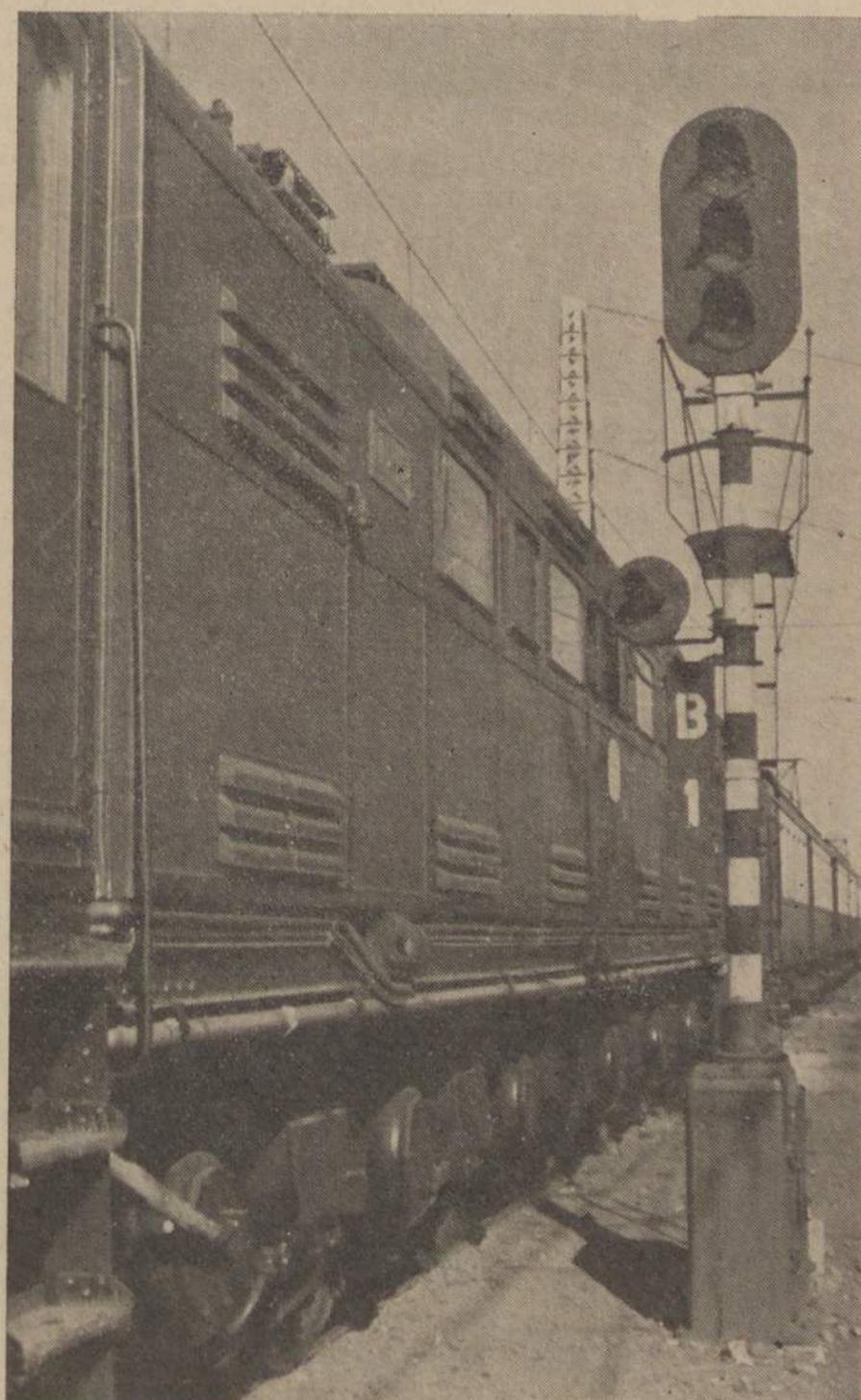
Na primeira parte publicam-se dados estatísticos referentes à informação geral sobre a organização da Exploração do Caminho de Ferro pelo Estado em relação com as dezanove que explora, tanto de linhas férreas como de «carros eléctricos», com uma extensão explorada de 779 quilómetros e um total de 828 quilómetros.

Na segunda parte enfeixam-se dados de todas e de cada uma das linhas de via estreita que o Estado explora.

Na terceira e última parte compilam-se dados de interesse sobre investimentos de obras, melho-

ramentos, resultados totais da exploração desde 1934 e o movimento de Tesouraria.

Examinado o resumo dos investimentos efectuados em obras e subadministrações até ao ano de 1949, a soma investida para reconstruções por prejuízos de guerra, abandono e sinistros foi de 17.303.407.19, pesetas, a investida em melhoramentos efectuados até aquele ano, de 50.757.271.60 pe-



Uma automotora eléctrica da RENFE para o serviço da linha Madrid-Avila-Segóvia

setas e a investida em aquisições, electrificação e prolongamento de 36.023.989.44 pesetas com um total de investimentos de 104.084.668.23 pesetas até ao ano de 1949.

O número de passageiros transportados em 1949 pelas diversas linhas foi de 8.131.266; quanto ao tráfego de mercadorias realizado em 1949, a cifra total de mercadorias transportadas em P. V. foi de 636.383 toneladas e em G. V. de 35.227 toneladas.

Em face dos interessantes dados estatísticos que acabamos de inserir, conclui-se facilmente que os caminhos de ferro na Espanha se encontram em franco progresso, tendo vencido dificuldades bem fáceis de adivinhar.

Os números respeitantes às somas invertidas em melhoramentos falam bem claro e dispensam, por isso, quaisquer comentários.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Março de 1902)

## Linha do Algarve

Uma das vantagens da organização dos caminhos de ferro do estado com autonomia administrativa, separada dos restantes serviços públicos, tendo receitas próprias que pôdem aplicar-se ao desenvolvimento da instituição, vantage a que sempre havemos aqui tecido justos louvores, é seguramente a de que assim se tornou possível a construção das secções que completam as linhas ferreas sem grandes operações financeiras, sem embaraços, singelamente, simplesmente.

A esclarecida administração, a decidida boa vontade de todos, a provada competência e dedicação d'alguns técnicos que ali trabalham, tem aproveitado as larguezas que a organização em vigor oferece a estes fecundas iniciativas, e assim ao passo que se vai melhorando o material circulante adquirindo-se vagões, locomotoras e collocando-lhes freios automáticos, ao passo que se beneficia o material fixo adquirindo-se carris de aço com maior peso, ao passo que se ampliam e se transformam as estações, que se dá um pequeno prémio ao pessoal ferroviário das linhas do estado, accrescentam-se as mesmas linhas com alguns quilómetros e continua-se sem interrupção nestes prestantes trabalhos, numa orientação bem traçada e fielmente cumprida.

A linha do sul vai-se estendendo para Villa Real de Santo António como é reclamado há muitos anos instantaneamente pelos habitantes d'aquela interessantíssima e rica região. Essas reclamações vão ser agora satisfeitas.

Não se repetirá o facto que já se deu com a «Companhia do Sul» que obteve a concessão da linha de Faro a Villa Real e a deixou caducar, perdendo até os 50 contos de depósito, que tinha prestado como caução, em benefício do Estado. Limitará-se a fazer o projecto. Mas este projecto, como a companhia se propunha tão sómente fazer a construção entregando depois a exploração ao estado, era subordinado principalmente ao ponto de vista da economia da construção, abstrahindo das considerações que levou a preferir um traçado de exploração barata.

O projecto fazia sahir a linha da estação de Faro em reversão. As instalações ficariam ao lado da actual estação; os comboios vinham atraç e percorriam depois uma curva até voltar para sul novamente. Havia portanto duas reversões nas linhas do sul. Já tínhamos a de Beja, teríamos também a de Faro.

O engenheiro Trigueiros, que durante tantos anos consagrhou a sua actividade a este caminho de ferro, não se conformando com esse traçado, mandou elaborar novo projecto suprimindo-se a reversão. Foi o traçado pela frente da cidade de Faro, ou para o lado do mar.

Objecta-se porém que este traçado enfermava de vários males. Como o aterro seguia por de fóra dos muros do cais, dizia-se que dificultava o serviço marítimo da cidade. Accrescentava-se que prejudicava a higiene, a salubridade da terra, porque os dejectos dos canos ficariam reprimidos entre os muros actuais e o aterro que seria um verdadeiro dique.

Fez-se por isso um outro projecto que se aproximasse mais dos cais e muralhas. Sahia como o anterior da estação de Faro, mas formava uma curva e contra curva para se cingir ás actuais muralhas e terraplenos. Custavam os 500<sup>m</sup> d'esta variante 21:834\$000 réis, em virtude do empedramento que era forçoso construir para defender o aterro das águas do rio; mas accrescia a despesa para um aterro destinado ao serviço marítimo, que tinha de ficar exterior-

mente á linha ferrea, a despesa em muros e a d'um abrigo para pequenas embarcações.

Era evidentemente desfavorável esta variante. Por isso a antiga direcção optou pelo traçado directo com um aterro protegido por empedrado, á maneira dos aterros do porto de Lisboa e com uma pequena ponte girante para a entrada de barcos na doca ou caldeira que serve o aterro ou dique em que assenta a linha fecha á maneira de corda do arco formado pelas actuais muralhas.

Este traçado fica também mais barato, pois está orçado em 18 contos.

A circumscripção hidráulica que a esse tempo era dirigida pelo distinto engenheiro Adolpho Loureiro, conformou-se inteiramente com este projecto, não pondo objecções sob o ponto de vista do serviço do porto.

Foi depois o projecto ao conselho superior de obras públicas e minas que discutiu os traçados e preferiu também o direito, sendo este portanto aprovado.

Estavam as coisas nestes termos e iam as obras em execução, quando em dezembro de 1900 a câmara de Faro em representação dirigida ao governo protestou contra a construção com o traçado directo invocando motivos de salubridade e ainda as dificuldades no serviço marítimo.

Manda então o conselho dos caminhos de ferro de estado estudar uma nova variante pela parte posterior da cidade ou do lado de terra.

Este projecto não tinha uma reversão, mas tinha um retorno. Os comboios não sahiam da estação de Faro transpondo as agulhas do sul; voltavam atraç a 324 metros das agulhas do lado de Loulé e entravam na variante seguindo a ligar-se com o traçado primitivo a 8 quilómetros de distância. Esta variante tinha quasi a extensão do traçado primitivo correspondente, ou apenas 280<sup>m</sup> a mais. Mas em virtude do retorno, o percurso a fazer era o maior.

O custo da variante orçava por 19 contos, mas perdia-se a despesa já efectuada na construção com o traçado directo pelo lado do mar.

Attendendo-se a isto tudo, attendendo-se a que na variante havia uma rampa de 17<sup>m</sup>/m em 1.050<sup>m</sup>, e um declive de 17<sup>m</sup>/m em 820<sup>m</sup>, sem um patamar em que pudesse construir-se um apeadeiro, ponderando-se que tinha de haver 5 paragens de nível, o que obrigava a despesas com casas de guarda e as despesas constantes com os salários dos próprios guardas, vê-se que este traçado não só ficava tecnicamente muito inferior, mas comercialmente muito mais desfavorável.

Assim o pensou o conselho de administração e assim o disse o conselho de obras públicas.

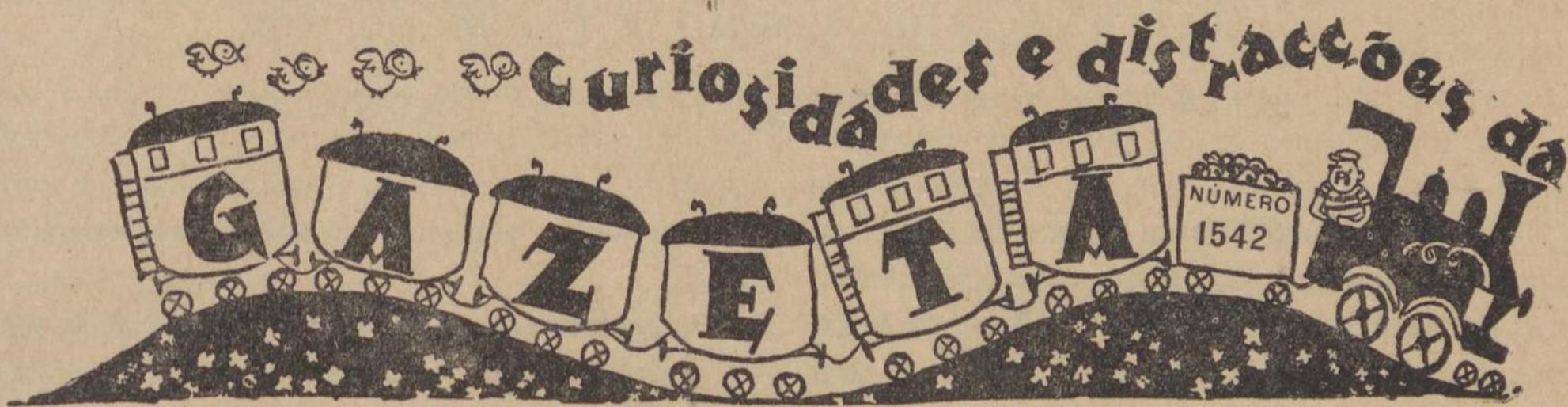
O nobre ministro das obras públicas não quis porém decidir esta questão sem ouvir os interessados.

Convocou por isso a reunir no ministerio deputados, pares do reino, auctoridades e outras pessoas do Algarve, como noutro logar do nosso jornal se diz, convidando-os a formularem a sua opinião sobre o assumpto.

Com um notável acordo se pronunciaram pelo traçado realmente preferível.

Faro fica melhorado notavelmente. Ganha um porto de abrigo para pequenos barcos. A salubridade lucra, porque com um collector que leva os dejectos fóra do dique retira as suas emanações dos canos da cidade. Pode accrescentar a sua área na parte mais valiosa que é a zona marítima.

Os lodos da baixa-mar ficam-lhe mais distantes. E' ter sobre tudo uma linha em boas condições técnicas, linha que será até um encanto para os viajantes, que lembrará alguns pontos da linha de Cascais. A ponte girante, que é um ponto fraco, fica muito perto da estação e portanto sujeita a uma vigilância mais efectiva. E' por isso inteiramente para applaudir a resolução da comissão que mostrou comprehender bem as vantagens oferecidas pelo projecto que teve a primazia real.



## Tendo sonhado que morreria num acidente ferroviário, só viajava de automóvel, mas um dia...

Os jornais do fim do século passado ocuparam-se largamente de um singular acidente ocorrido nos Estados Unidos, na linha férrea que unia Cincinnati com Goldstein, estância de veraneio muito frequentada. E ao dar minuciosos pormenores da catástrofe, mencionaram uma circunstância muito curiosa que, segundo as pessoas que comentaram o caso, demonstrava que era inútil lutar.

Contemos os factos.

O juiz de Danbury, Mr. Wilson, tinha alugado um «cottage», ou seja uma casa de campo, em Goldstein, em que se encontravam veraneando seus dois filhos, aos quais, com sua esposa, resolvera fazer uma visita. Mas o juiz Wilson sentia uma grande aversão pelas viagens em caminho de ferro por ter uma vez sonhado que encontraria a morte num acidente ferroviário e por isso decidiu fazer a viagem de automóvel, num daqueles carros antigos, descoberto e trepidante.

Grande parte daquela referida linha férrea, especialmente o trajecto compreendido entre os quilómetros 14 e 15, seguia por um elevado terrapleno cortado de vez em quando por pontes de alvenaria. À entrada de uma destas pontes, no sítio chamado Snowbridge (a ponte da neve),

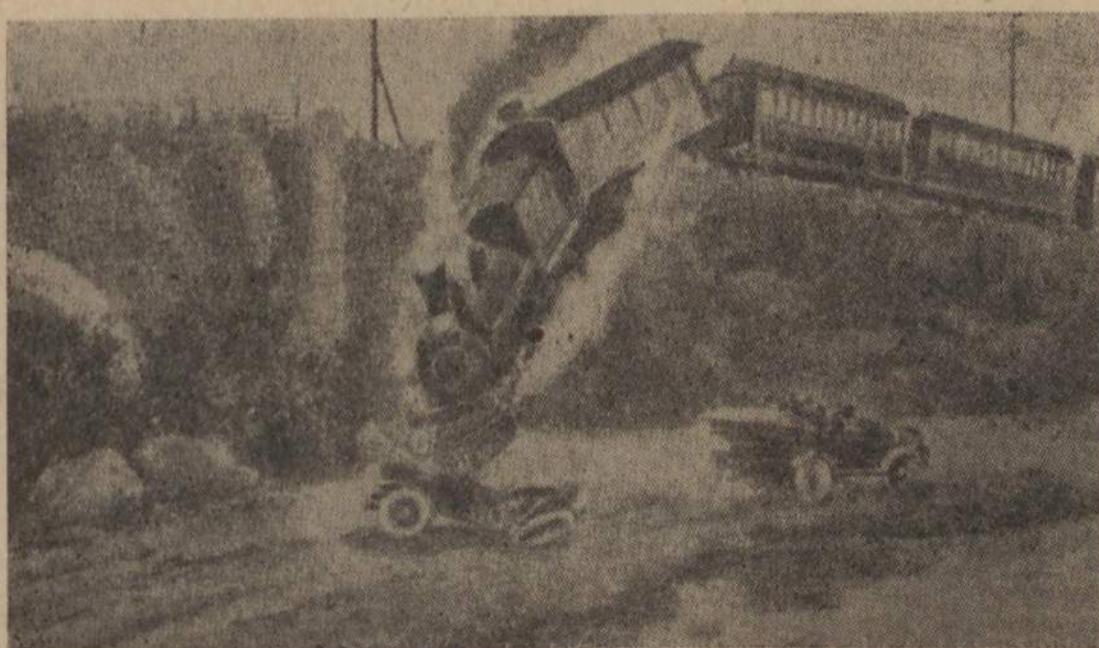
onde a linha férrea corria paralela à estrada, levada por ela, deu se a catástrofe. No dia 10 de Maio do ano de 1899, um desprendimento de terras, devido a frequentes e copiosas chuvas, fez com que a via cedesse à passagem do comboio n.º 18, que tinha saído de Cincinnati às dez da manhã e vinha em grande velocidade. A locomotiva caiu pelo talude abaixo arrastando consigo o furgão e mais três carruagens repletas de passageiros. O maquinista e o fogueiro, assim como grande número de passageiros, encontraram a morte...

Precisamente no momento em que se verificava a queda do comboio, passavam pela estrada contígua vários automóveis e a locomotiva foi caír sobre o automóvel em que viajavam o juiz de Danbury e sua esposa. O terrível golpe destroçou o veículo, esmagando os seus dois ocupantes.

Desta terrível coincidência ocuparam-se todos os diários da América, que, na maioria, faziam fincapé no sonho profético de Mr. Wilson, sonho cujo augúrio, se bem que de uma maneira indirecta e assás rara, teve plena confirmação.

Aquilo que não passou de uma horrível casualidade, deu lugar a cabalas e considerações relacionadas com a superstição.

À sorte e à morte ninguém, até hoje, conseguiu fugir.



A locomotiva caiu sobre o automóvel em que viajava o juiz de Danbury, Mr. Wilson, com sua esposa. O terrível acidente matou os dois ocupantes do carro (gravura da época)

## Descarrilamento, assalto e roubo de um comboio, por um grupo de bandidos

Na noite de 30 de Março do ano de 1872, um grupo de foragidos armados provocou o descarrilamento do comboio correio que, procedente de Andaluzia, se dirigia para Madrid. E em seguida ao descarrilamento veio o assalto ao comboio e aos passageiros, apavorados com o sucedido. O facto aconteceu entre as estações de Valdepeñas e Manzanares, lugar situado no amplo campo de operações daqueles famosos bandidos de Sierra Morena, sobre os quais se fez muita literatura. Até então acometiam apenas as diligências, mas com o estabelecimento do caminho de ferro, os homens do bacamarte, patilhas e chapéu de aba revirada até à copa, tiveram que haver-se com este novo sistema de transporte, empresa mais difícil, mas de que se saíram menos mal naquela ocasião. E como os leitores vão ver seguidamente, não faltou neste assalto e roubo do comboio andaluz nenhum daqueles gestos que as lendas atribuem a tão populares foragidos, pois só fizeram uso dos seus bacamares para evitar que a presa lhes escapasse e para defender as suas próprias vidas.

Segundo um jornal da época, que fez sobre o assunto uma larga reportagem, baseada nas declarações de uma testemunha presencial, foi à meia noite e meia hora que o comboio foi descarrilado e assaltado. Às nove da noite alguns homens armados de arcabuzes e escopetas apoderaram-se dos guardas de passagem de nível, em Consolación, e obrigaram-nos a ajudá-los a arrancar vários carris e travessas, que deixaram atravessados na via, com o propósito de deter o comboio ou de provocar o seu descarrilamento.

Mal o comboio anunciou a chegada, os bandidos obrigaram os guardas a fazer sinais de alto. O comboio, no entanto, não pôde parar e entrou no ter-

reno removido, atirando com as carruagens para fora da via.

Foi enorme o pânico entre os passageiros, além do perigo em que estavam as suas vidas, ouviram tiros, maldições e gritos, ao mesmo tempo que se viam ameaçados, através das janelas, por trabucos e escopetas.

Os ladrões, vendo que o comboio continuava a andar, pois o maquinista não conseguira travá-lo, dispararam dois tiros. O maquinista e o fogueiro compreenderam, então, do que se tratava e atiram-se da locomotiva abaixo. O fogueiro refugiou-se numa das primeiras carruagens e o maquinista correu a pedir auxílio a dois guardas civis que vinham noutra carruagem, sentados entre os passageiros.

Imediatamente, os referidos guardas cumpriram o seu dever. Um deles, o cabo, disparou a espingarda e meteu-se no furgão imediato à máquina, enquanto o outro, saltando em terra pelo lado oposto, precedido de um jovem tenente de Infantaria, que, com o sabre desembainhado, deu o grito de «A eles!»

e atirou-se aos bandidos. Estes receberam-no a tiro e atiraram-no ao chão com uma bala num ombro, e seis dos ladrões seguraram-no, a ele e ao guarda, não deixando, todavia, de os ameaçar com a escopeta apontada, até consumarem o roubo.

O cabo, no entanto, disparou a espingarda duas ou três vezes, e os bandidos que o viam encastelado no furgão, subiram a este e dispararam contra o guarda quatro ou seis tiros, dois dos quais lhe inutilizaram a espingarda e o terceiro feriu-lhe o olho direito, deixando-o por terra.

Ao mesmo tempo sucedia outra desgraça. Entre os passageiros que se atiraram do comboio abaixo,



Descarrilado o comboio, os ladrões apressaram-se a assaltar os passageiros

com receio das consequências do descarrilamento, vinha um jovem actor cómico, procedente de Granada, e porque não obedeceu prontamente aos bandidos, que o mandavam recolher à carruagem, ou porque proferiu alguma palavra insultuosa, o certo é que apanhou um tiro de escopeta que o atravessou por meio do corpo.

Finda a resistência aos bandidos, estes tranquilizaram os passageiros, misturando às suas blasfémias palavras de segurança, afirmado, aos gritos, que os passageiros nada tinham a recear, pois eles só queriam dinheiro.

Em virtude desta intimação, todos os passageiros regressaram às carruagens, esperando o momento em que viessem despojá-los dos valores que traziam.

Quando os ladrões, tendo dado por findo o saque, se retiraram, verificou-se que eles tinham levado uns quarenta ou cinqüenta mil reais.

Um comboio, que chegou de Manzanares com o engenheiro e o médico da empresa, transbordou os passageiros e as bagagens.

E assim terminou esta aventura, que podia ter tido consequências mais trágicas. Felizmente, os ladrões só queriam roubar e não eram assassinos.

## No «Metro» de Paris, as linhas férreas serão substituídas por carris de betão e as carruagens rolarão sobre pneus

Discretamente, os engenheiros do Metropolitano de Paris preparam uma verdadeira revolução técnica, no segredo das oficinas e com a cumplicidade de uma longínqua linha posta fora de serviço.

De que se trata? Nada menos do que a supressão do carril de ferro. O futuro Metropolitano já não será um caminho de ferro, mas um caminho de betão, e as suas carruagens terão rodas de pneus.

As experiências, que continuam a fazer-se com entusiasmo, deram até agora os melhores resultados e o protótipo — uma locomotora de 15 metros, com duas bogies de quatro rodas cada uma — será brevemente apresentado à Imprensa e aos técnicos estrangeiros, que vão ser convidados expressamente para esse fim. A demonstração será feita numa linha articulada, que entrará em serviço no fim do ano.

Durante o período das experiências, os carris são provisoriamente de madeira. A via normal foi conservada, bem como os carris que já não servem. Da parte de fora dos carris de ferro foi constituída uma nova linha constituída por longarinas de madeira de carvalho pregadas às travessas. É sobre esta linha

dupla que rolarão os pneus (análogos aos dos grandes camiões), adaptados a rodas especiais, cavilhadas, por sua vez, à parte externa das rodas normais da locomotora, também conservadas provisoriamente, mas que deixarão em breve de circular nos carris.

A protecção é assegurada por superfícies verticais, sobre as quais se apoiam roletes horizontais fixados no exterior dos «boggies».

Para as experiências, estas superfícies verticais são constituídas pelas bases de simples carris ordinários deitados e dispostos de cada lado da via.

Escusado será dizer que estas soluções são absolutamente provisórias e que, quando o sistema tiver dado todas as provas e for adoptado definitivamente, os carris serão de betão, suprimindo-se, por consequência, os carris de ferro.

O sistema de rodas de pneus oferece numerosas vantagens sob o ponto de vista de silêncio e conforto e também sob o ponto de vista de aderência, pois o contacto dos pneus com o betão é muito melhor do que o atrito produzido pelo aço contra o aço.



## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### BEIRA

Pelos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, a cuja superintendência foi atribuído o Caminho de Ferro da Beira, acaba de ser aberta ao tráfego ferroviário uma nova e moderna estação, na fronteira, entre Vila de Manica e Umtali, construída por aquele caminho de ferro.

A imprensa rodesiana referiu-se elogiosamente a esta importante obra, que constituía uma necessidade evidente desde que a linha Beira-Umtali foi adquirida pelo Estado português, visto que anteriormente era explorada pela mesma companhia ferroviária que explorava a linha rodesiana. Com o novo regime tornou-se necessário uma estação, na linha portuguesa, junto à fronteira.

Na Machipanda existia ao tempo apenas o Posto Alfandegário e um pequeno desvio. Presentemente e apesar de o terreno ali ser bastante acidentado, conseguiu o C. F. B. promover verdadeiros milagres. Foram removidas milhares de toneladas de terra, num grande trabalho de terraplenagem; construídos bastantes desvios; grande número de casas; faltando, apenas, a construção (que será breve) de uma grande e moderna estação ferroviária para passageiros. Nas inúmeras linhas agora ali construídas poderá estacionar grande número de vagões, permitindo que os manejos do tráfego até então feitos na estação de Umtali, por acordo com os Caminhos de Ferro da Rodésia (Rhodesia Railways) passem a ser efectuados em Machipanda.

Embora alguns dos comboios de passageiros continuem a circular directos até à estação de Umtali, a maioria dos comboios de mercadorias não passam agora da Machipanda, para o que será estabelecido um serviço permanente de permuta de cargas entre as duas estações da fronteira luso-rodesiana.

A nova estação da Machipanda — representa, pois, uma obra que muito honra o Caminho de Ferro da Beira, além de que torna assim absolutamente independentes de Umtali, os serviços do caminho de ferro português.

### MOÇAMBIQUE

Um telegrama transmitido pela agência F. P., informa de Washington que a Repartição da Segurança Mutua procede ao estudo da valorização dos territórios portugueses em África, na base de um projecto apresentado pelo Governo de Lisboa em 26 de Fevereiro passado. As modalidades do financiamento ainda não foram assentes, dependendo a decisão a este respeito da votação pelo

Congresso da lei relativa ao auxílio ao estrangeiro.

O projecto consiste, nomeadamente, na construção de uma nova linha férrea, com cerca de 550 quilómetros, ligando a Rodésia do Sul ao território português de Moçambique, que permitiria encaminhar rapidamente para o porto de Lourenço Marques a produção rodesiana de cromo, cobre e amianto. A nova via férrea, cuja construção não requererá muitas obras de arte, também valorizará a parte ocidental de Moçambique, até agora desprovida de meios de comunicação.

Uma sociedade inglesa já fez propostas ao Governo da Rodésia do Sul para os primeiros 180 quilómetros a construir um território rodesiano.

Por outro lado, a administração da Segurança Mutua prossegue o estudo das modalidades de aplicação do programa do Ponto IV aos territórios portugueses da África. Já financiou em parte, no ano findo, um vasto projecto que interessa Angola e que prevê a construção de matadouros em Sá da Bandeira e instalações frigoríficas em Moçamedes.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Às 21 — «Enquanto houver Santo António.»

EDEN — Às 21,30 — «Pandora.»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — 2 filmes de assombro.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais

### Manual do Viajante em Portugal-II Volume

(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

### Viajando pela Europa (Itália)

*Obras de CARLOS D'ORNELLAS  
postas à venda recentemente*

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Rua da Horta Sêca, 7

L I S B O A



# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo» n.º 54, III série, de 4 de Janeiro publica o seguinte:

**Direcção do Serviço de Exploração e Material**

## 3.ª REPARTIÇÃO

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 18 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aviso ao público, pelo qual são estabelecidos preços inferiores aos actualmente aplicáveis às seguintes mercadorias: barita em pedra ou em pó (sulfato de bário nativo) e minério de manganés não designado.

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 20 do mês corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias pelo qual é alterado o preço de transporte de cebolas alimentícias (hortaliças), com a aplicação da tabela 16, em vez da 12, que vigora actualmente.

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 20 deste mês de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de tarifa especial n.º 2 (Passageiros — bilhetes quiométricos), destinado a substituir a de igual número em vigor, e bem assim o projecto de aviso ao público anunciando a sua entrada em vigor.

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 20 do mês corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de tarifa especial Passageiros — bilhetes de excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros (serviço combinado), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Sociedade Estoril, bem como os projectos de aviso ao público anunciando a entrada em vigor da referida tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 41, I série, de 22 de Fevereiro, publica o seguinte:

## Repartição de Exploração

PORTARIA n.º 13:848

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, aprovar o aditamento à tarifa de operações acessórias para aplicação nas linhas férreas do continente português abertas ao serviço público, com excepção das tranvias urbanas, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é rectificado o período do quadro das taxas de armazenagem referente a animais de vinte e quatro horas para uma hora.

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

**Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares**

O «Diário do Governo» n.º 41. I série, de 22 de Fevereiro, publica o seguinte:

## AVISO

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Legação da Suíça em Lisboa, e Governo da Turquia depositou, em 19 de Janeiro de 1952, nos arquivos da Confederação Suíça o instrumento de ratificação da Convenção internacional, de 23 de Novembro de 1933, relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C.I.M.).

A referida Convenção entrará em vigor, relativamente à Turquia, em 1 de Março de 1952.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 16 de Fevereiro de 1952.— O Director-Geral, José Augusto Correia de Barros.

## CENTRO COMERCIAL AGRÍCOLA

**António Tracana & Irmão**

Exportação de Batata, Castanhas, Cereais, Legumes, etc.. — Especialidade em Feijão Patareco para semente —

Telef. 250 GUARDA-GARE Teleg. «Tracanas»

## DROGARIA «UNIÃO»

de B. M. da C. Gonçalves Pires

Produtos Químicos, Farmacêuticos e Industriais. Águas minerais. Tintas, Alvaiações, Óleos, Vernizes, Vidros, etc. Secção de Perfumaria e Papelaria. Sulfato de Cobre, Enxofre, Insecticidas à base de D. D. T. arsenicais, etc..

R. do Campo (ao Correio), 27-A-Telef. 123

GUARDA

## António Rodrigues Gaspar

ARMAZENISTAS DE MERCEARIAS  
Agente da Laranjada «SAMEIRO»  
Especialidade em tripa e pimentão

GUARDA

# Recortes sem comentários

## Um pai desumano

Na Rua K, n.º 20, ao Bairro Santos, vive com o pai, Artur Baptista, e a madrasta, uma infeliz garota, Lizete Leal Baptista, de 14 anos, que é vítima de constantes maus tratos por parte do progenitor, instigado por queixas e intrigas da mulher.

Como a pequena, há dias, não tivesse tido boas notas na escola, a madrasta mais uma vez incitou o pai às costumadas violências, e este, depois de sovar desalmadamente a pobre Lizete com um vergalho feito de borracha de um pneu obrigou-a a ir cortar o cabelo rente, à barbearia do sr. Álvaro Rodrigues Ferreira, na Rua da Beneficência, 96 B.

Sabedor do caso e informado pela vizinhança dos bárbaros castigos que o pai infligia à criança, costumando pô-la em trajes menores para a espancar, não só se recusou a cortar-lhe o cabelo como resolveu chamar a polícia da 31.<sup>a</sup> Esquadra, valendo-lhe isso evitar, também que o Artur Baptista o agredisse.

A pequena, que teve de receber tratamento no Hospital do Rego, pediu que a não mandassem para casa do pai e foi enviada para a Tutoria da Infância.

(De *República*)

## O fabrico de Papel em Portugal

Por despacho do senhor Ministro da Economia a autorização concedida à Companhia Portuguesa de Celulose, S. A. R. L., passa a ter outra redacção da qual damos os principais tópicos:

A caução prestada pela sociedade na Direcção Geral dos Serviços Industriais ser-lhe-á restituída logo que inicie a laboração de todas as suas instalações.

A sociedade será sempre portuguesa, nos termos da base II da Lei n.º 1.994, de 13 de Abril de 1943.

A sociedade obriga-se a elevar o seu capital para 48.000.000\$00 até a 5 de Maio de 1953, dando aos fabricantes de papel preferência na subscrição de, pelo menos, metade das acções representativas deste aumento.

A sociedade obriga-se a produzir pasta de celulose branqueada e não branqueada, pasta mecânica e papel, incluindo o de jornal, em bobinas. As quantidades de pasta e de papel de jornal a produzir não terão limitação, obrigando-se a sociedade a satisfazer todas as necessidades do país naqueles produtos. Quanto às quantidades dos outros tipos de papel, os limites serão fixados pelas disposições que se determinarem em consequência da reorganização da indústria da fabricação de papel.

O governo proporcionará para as instalações a que se refere esta licença: a concessão de créditos ou a subscrição de obrigações por intermédio da Caixa Nacional de Crédito, até ao valor do capital realizado; a isenção de direitos

## Trabalhando para o mesmo fim



Nem só os carros eléctricos e os autocarros são indispensáveis no transporte colectivo de passageiros; como também nem só os guarda-freios, motoristas e condutores, têm responsabilidades e deveres para com as 900.000 pessoas que os veículos da Carris transportam diariamente.

Sem o seu pequeno «exército» de cerca de 6.000 empregados e assalariados, devidamente industriados sobre o papel que a cada um compete na complexidade do conjunto, de nada serviriam os veículos mais modernos e aperfeiçoados.

Dos Engenheiros e Médicos, aos Contínuos e Serventes — passando pelas diversas categorias de Operários, Empregados de Escritório, etc. — todos, sem excepção, dentro da Empresa, trabalham para o mesmo fim: SERVIR O PÚBLICO.

Com Ordenados, Salários e Despesas em Obras de Assistência e Previdência, gasta a Companhia 121.500 contos por ano; mas estes encargos, conjugados com outros, integram-se no conjunto de responsabilidades necessárias para manter com a devida eficiência os transportes colectivos.

## «AO SERVIÇO DE LISBOA»

12

Última resenha de uma série por meio da qual a C. C. F. L. o pôs ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Públiso um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

ao material a importar, quando não possa ser económica-mente obtido na indústria nacional dentro do prazo nece-sário; a isenção de impostos do Estado e dos corpos admi-nistrativos, salvo o imposto do selo, durante o período a que alude a primeira parte da condição 14.<sup>a</sup> e nos seis anos seguintes.

A partir de 1 de Janeiro de 1953 o governo assegurará a defesa das actividades da Companhia contra a concor-rênciadelegítima, permitindo lhe a fixação de preços, que não deverão, porém, exceder os dos produtos similares de origem estrangeira, salvo o caso de «dumping» ou de irre-movíveis condições transitórias de inferioridades, tais como as originadas pelos custo das matérias primas e pela exi-guidade dos mercados.

A sociedade obriga-se a ter em serviço todas as suas instalações até 31 de Dezembro de 1952. A obrigação do fabrico de pasta mecânica própria para papel de jornal, bem como a deste papel, será, porém, deferida por três anos a partir daquela data, o que implica a sua entrada em ser-viço até 31 de Dezembro de 1955.

(*Dos Jornais*)

#### Foi elevado o preço de aluguer dos contadores da água

O *Diário do Governo*, publicou um decreto que autori-za o Governo a contratar com a Companhia das Aguas de Lisboa, por intermédio do Ministério das Obras Públicas, a substituir o contrato existente, pelo qual, segundo as novas bases, são elevados para 5\$00 e 2\$50, mensais, respectiva-mente, o aluguer dos contadores de pressão e de ar livre, mantendo-se o preço de 3\$00 por metro cúbico de água gasta.

No preambulo do decreto, diz-se o seguinte:

«O contrato entre o Governo e a Companhia das Aguas de Lisboa, autorizado pelo decreto com força de lei n.º 22.028, de 24 de Dezembro de 1932, que resolveu o problema da falta de água para o abastecimento da cidade, vigorou, com pequenas modificações, até 15 de Janeiro de 1942, data em que se assinou outro contrato—alterando ligeiramente o primeiro—aprovado, por sua vez, pelo decreto-lei n.º 31.461, de 11 de Agosto de 1941. Decorridos dez anos, reconhece-se a necessidade de actualizar as bases que asseguram o equilíbrio entre os interesses do Estado, dos consu-midores da área da cidade, dos concelhos limítrofes e das zonas do trajecto dos canais e da própria empresa concessio-nária. São as seguintes as principais alterações a introduzir no contrato de 1942:

1. Mantem-se o preço da água, fixado recentemente, mas eleva-se o preço do aluguer dos contadores, que era ainda o estabelecido na base XIV do decreto de Dezembro de 1932. Os novos preços, de 5\$00 mensais para os contadores de pressão e de 2\$50 mensais para os contadores de ar livre, resultam naturalmente do forte agravamento dos preços de aquisição dos contadores nos últimos vinte anos;

2. Respeitando na medida do possível as disposições contratuais que uma longa vigência já sancionou, tendo bem presente o espírito que presidiu à elaboração dos con-tratos anteriores, permite-se que às despesas de administra-ção e exploração a considerar para o cálculo do dividendo sejam aplicados coeficientes que, sem elevarem demasiada-mente a retribuição do capital accionista, o libertarão da possibilidade de grandes flutuações ocasionadas por factos estranhos à vontade da Companhia;

3. Providencia-se no sentido de garantir aos accionistas uma justa reconstituição do capital no termo do prazo da concessão, porquanto a anuidade certa estabelecida no con-trato anterior não tivera em conta possíveis desvalorizações da moeda.

Pensa o Governo que do novo contrato resultará uma sensível melhoria nos serviços da empresa concessionária, que nele colaborou e cujas reclamações em parte foram atendidas».

(De *A Voz*)

## HOTEL AMERICANO

\* Muito confortável e o mais central da capital.\*  
\* Magnífico serviço com pessoal competente.\*  
\* Appartements, água corrente e aquecimento \*  
central em todos os quartos.

### Preços muito moderados

Rua 1.º de Dezembro, 73 — LISBOA

Telefone 20975 — Telegramas AMERIOTEL

### Sociedade de Geografia de Lisboa

No dia 7 realizou-se uma Assembleia Geral na Socieda-de de Geografia de Lisboa para aprovação do relatório de contas, parecer do Conselho Fiscal e eleição dos corpos ge-rentes, que deu o seguinte resultado:

**Direcção:** Presidente—António Augusto Esteves Mendes Correia, da Academia das Ciências, Director da Escola Supe-rior Colonial e Deputado, Secretários Gerais—António de Almeida, Professor da Escola Superior Colonial e Deputa-do; Eduardo Tavares Pedroso de Lima, Juiz de Direito do Ultramar; Vogais—Alvaro de Melo Machado, Administrador Delegado da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e antigo Governador do Ultramar; António Augusto Correia de Aguiar, Juiz de Direito do Ultramar; António de Medeiros Gouveia, Doutor em Ciências Geográficas e Professor da Escola Superior Colonial; Dimas Lopes de Aguiar, Tenente-Coronel de Artilharia e Professor da Escola do Exército; Eduardo Ferreira Viana, Coronel do Estado-Maior, Vogal do Conselho Ultramarino e antigo Governador Geral de Angola; Humberto da Silva Delgado, Coronel Aviador do Corpo do Estado-Maior e Procurador à Câmara Corporati-va; Luís António de Magalhães Correia, Almirante, antigo Ministro e Governador da Companhia de Moçambique; Luís Augusto Ferreira Martins, General Colonialista e Escritor Militar; Manuel Martins Corrêa Gonçalves, Advogado; Ro-drigo Franco Afonso, Juiz de Direito do Ultramar e Vogal

## Publicações recebidas

### A Defesa da Europa Ocidental — Pelo General Raúl Esteves

Sob o título «A Defesa da Europa Ocidental», o sr. general Raúl Esteves reuniu, em volume, a conferência que proferiu na Sociedade de Geografia de Lisboa em 31 de Janeiro deste ano, o artigo publicado no *Comércio do Porto* em 29 de Julho de 1949 sobre «O Pacto do Atlântico e a Defesa de Portugal» e um outro artigo inserto no *Diário de Notícias*, em 21 de Dezembro daquele mesmo ano, sobre «A Península Ibérica e a Defesa dos Pirineus».

Apesar de constituído por três trabalhos, este livro tem unidade, porque tanto os artigos como a conferência obedeceram ao mesmo objectivo e estudam o mesmo problema, que é a posição de Portugal perante a «Defesa da Europa Ocidental».

O antigo combatente da Grande Guerra e o comandante do glorioso Batalhão dos Sapadores dos

Caminhos de Ferro, de que há ainda, felizmente, muitas centenas de sobreviventes, dá-nos uma análise inteligente e serena do problema que tanto preocupa agora os países signatários do Pacto do Atlântico.

São sempre de interesse os seus pontos de vista, quer se trate da constituição do exército europeu ou da linha dos Pirineus, quer aflore a posição estratégica de Portugal. E, a propósito, o sr. general Raúl Esteves afirma: «A melhor base de operações para a luta dirigida na Europa, no sentido de Oeste para Leste e partindo de uma origem atlântica, é, sem dúvida, Portugal com as suas ilhas adjacentes.

«Este facto-continua o Autor — tem-se comprovado sempre no decurso da História e dele provém que a nossa secular aliança luso-britânica constitui o melhor auxílio para qualquer luta que tenhamos de empreender, quer na defesa da nossa independência, quer na intervenção que operemos nas lutas europeias, como sucedeu, por exemplo, na guerra da Sucessão e na Guerra Peninsular.

Tem este trabalho do sr. General Raúl Esteves a maior oportunidade, oportunidade que a reunião do Conselho do Atlântico em Lisboa veio acentuar.

### «História da Tauromaquia»

do Conselho Ultramarino; Ruy Enes Ulrich, da Academia das Ciências e Professor da Faculdade de Direito de Lisboa; e Vitor Manuel Braga Paixão, Director-Geral do Ensino Colonial.

*Comissão Revisora de Contas:* Efectivos — Alfredo Marinho da Cruz, Proprietário; António da Maia Malta, Juiz de Direito; João de Carvalho e Vasconcelos, Professor do Instituto Superior de Agronomia. Suplentes — José Luís Ferreira Pinheiro, Bacharel em Direito e Comerciante; e José Maria Cordeiro de Sousa, da Academia Portuguesa de História.

Foram proclamados sócios honorários os srs. Professor Drs. Queiroz Veloso e Moreira Junior, coronel-engenheiro Vicente Ferreira e General Ernesto Vieira da Rocha.

(*Dos Jornais*)

### Um general alemão sacerdote

AIX-LA-CHAPELLE, 6 de Março — O general Paul Theisen, de 62 anos, antigo comandante de um corpo de exército alemão, será ordenado sacerdote católico pelo Bispo Van de Velden, amanhã, numa cerimónia na Catedral de Aix-la-Chapelle.

Theisen, que perdeu sua mulher e filhos na guerra será ordenado juntamente com mais 12 sacerdotes, o mais novo dos quais tem 24 anos. — (Reuter).

### Acabaram os combates de galos em Inglaterra

LONDRES 4 de Março — Foi publicada uma lei pela qual se proibem os combates de galos na Grã-Bretanha.

As penas previstas em caso de infracção são três meses de cadeia ou 5 libras de multa, para quem «se provar que possui aves domésticas destinadas a combate ou instrumentos ou aparelhos a utilizar num combate de galos». — F. P.

O fascículo 15 da «História da Tauromaquia» mantém o interesse dos anteriores. Todo o texto é enriquecido com sugestivos desenhos e fotografias de artistas célebres e em «hors-texte» reproduz uma águia-forte de Goya e, em tricromia, um belo quadro de David Roberts — *Corrida de touros na Praça de Sevilha*. Pelo seu valor literário, pela apresentação gráfica, pela documentação fotográfica e artística, a «História da Tauromaquia» impõe-se como uma das obras de maior interesse que, quer em Portugal quer em Espanha, se tem publicado sobre a Festa Brava.

### A acção da Liga Portuguesa de Profilaxia Social em prol dos leprosos portugueses

Mais um caderno cultural a benemérita Liga Portuguesa de Profilaxia Social acaba de lançar a público. O presente caderno, o n.º 11 da série, ocupa-se do problema dos leprosos e dá-nos conta de todas as diligências empreendidas pela ilustre Direcção daquela colectividade, no sentido de se internarem e protegêrem os gafados.

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social foi fundada em 1924, e desde logo, nos seus primeiros anos, em 1929, começou a ocupar-se do combate ao terrível flagelo.

Que a sua acção foi, além de meritória, eficaz, provam-no de sobejamente as páginas deste caderno cultural.



## HOTEL FRANCFOFT SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE  
SERVIÇO DE MESA

HOTEL DE 2.<sup>a</sup> CLASSE  
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

Telefones { 3 0744      Teleg. HOTFORT  
              3 0748

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

## Companhia Industrial Portuguesa

Sede em Lisboa:

A V. DA LIBERDADE, 3, 3.<sup>o</sup>  
LISBOA

Telcf. { 24 756  
          26 105

Teleg. SANIRIA

Fábricas de }  
    Vidros e Cristais na Marinha Grande  
    Adubos e produtos químicos na Póvoa de Santa Iria  
    Gessos de Presa «Caxinas» em Óbidos

Minas de Lenhite e Gessos em Óbidos

Fornecedora de:

Presidência da República  
Ministério da Marinha  
Palácios Nacionais  
Companhia Nacional de Navegação  
Companhia Colonial de Navegação  
Empresa Insulana de Navegação  
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses  
Aviz Hotel  
Estoril Palácio Hotel  
Casino Estoril, etc.

Toda a correspondência deve ser dirigida  
para a Sede, em LISBOA

## Todo o Mundo só quer e abona as malhas de seda



FÁBRICA DE MALHAS  
*Figueiredo & C.<sup>ta</sup>, L.<sup>da</sup>*

RUA DUARTE GALVÃO, 48

Teleg. CORONA

LISBOA

Telef. 5 8066

**BRIQUETES****"CHAUFAGE"****P E J Ā O**

**PARA USOS  
INDUSTRIAIS  
E CASEIROS**

///

**PORTO:****Empreza Carbonífera do Douro, L.<sup>da</sup>**Praça de D. João I, 25-5.<sup>o</sup>

Telefone: 2 4608

**LISBOA:****Fábrica da Matinha**

Poço do Bispo

Telefone: 3 9435

*Escrítorio***H. ARAUJO, L.<sup>DA</sup>**R. de S. Mamede ao Caldas, 26-1.<sup>o</sup>

Telefone: 2 4077

**João Ildefonso Bordallo****Expor-Reexport**

Exportador de produtos coloniais para os mercados externos

Agentes privativos na Europa, Oriente, Médio Oriente e — América do Norte —

Exporta café, cacau, chá, açúcar, melado de açúcar, feijão, couros sinal, cera de abelha, goma copal, amendoim, coconote, sementes de algodão ricino, óleos de copra, — palma e peixe —

*Vende para o ultramar:*

Sacaria, cimento, ferro e demais materiais de construção

**Rua de S. Julião, 62-2.<sup>o</sup> — LISBOA**

End. Teleg. Jodallo

PORTO: Rua do Almada, 386-2.<sup>o</sup>

Telef. 2 7918-3 1264

LUANDA: Rua Duarte Pacheco Pereira, 16-2.<sup>o</sup>**PORTUGAL****O S V I N H O S****MESSIAS**IMPÓEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

**Sociedade dos Vinhos do Sul, L.<sup>da</sup>**

**ARMAZÉM**  
**A Z A M B U J A**  
Telefone: 50

**ESCRITÓRIO:**  
**Travessa da Glória, 19**  
Telefone: 2 6317

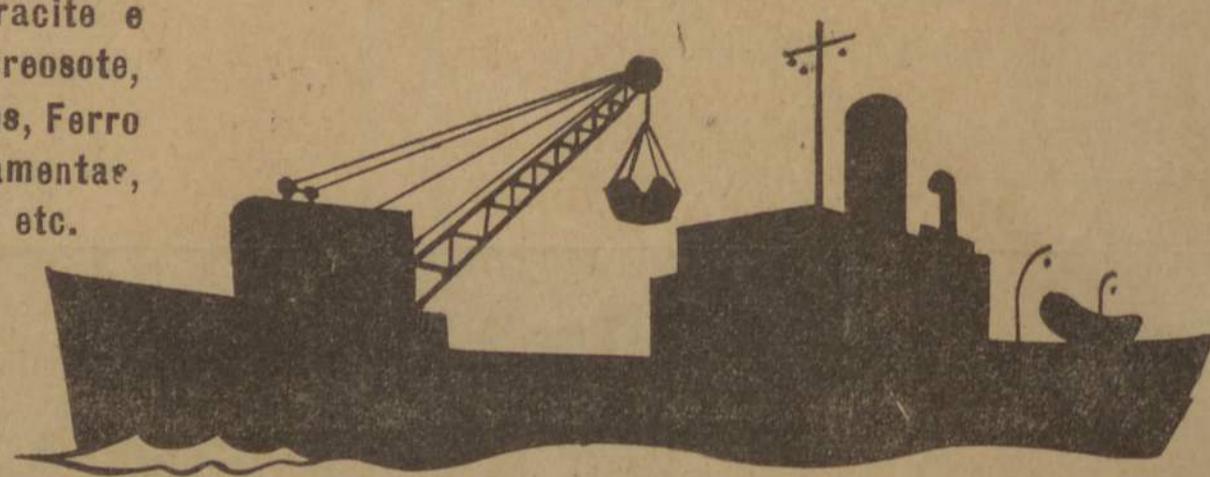
**L I S B O A**  
**P O R T U G A L**



LISBOA — Avenida da Liberdade (Cliché Fernando Vicente)

**IMPORTAMOS AS MELHORES QUALIDADES DE:**

Carvão de Pedra, Anthracite e Coke de Fundição — Creosote, Tintas, Produtos Químicos, Ferro e Aço, Máquinas, Ferramentas, Máquinas Eléctricas, etc.



EST. OS

**HEROLD** LIMITADA

## PAPELARIA PROGRESSO

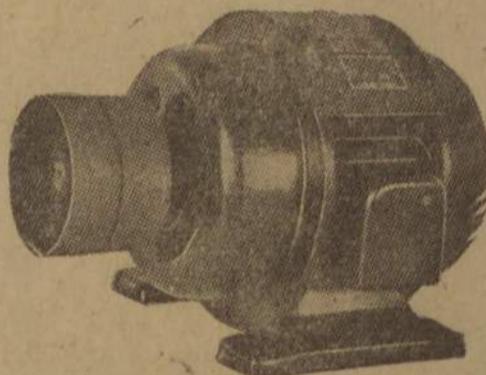
TIPOGRAFIA  
LITOGRAFIA  
ENCADERNAÇÃO

No salão do 1.º andar AMER  
— o às da fotografia —

Fornecedor da ESTORIL PLAGE

151, RUA DO OURO, 155

LISBOA — Telef. 22181



**MOTORES ELECTRICOS**  
**ALTERNADORES**  
**TRANSFORMADORES**  
**DISJUNTORES**  
**ARRANCAORES**

MATERIAL ELÉCTRICO PARA  
ALTA E BAIXA TENSÃO

**Sociedade Luso Eléctrica, Lda**

11, Calçada Marquez de Abrantes, 13  
Telef. 60331 LISBOA

Fábrica de Lacticínios

**AVANCA**

FABRICA DE BOLACHAS  
CHOCOLATES, CACAU,  
BÔNBONS, CARAMELOS  
REBUÇADOS E DROPS.

**FAVORITA**

Telefones: 45151 - 45152

Telegramas: **FAVOR**

Escrítorio: Rua da Penha de Franca, 15

Fábricas: R. António Maria Baptista, 5 a 11

Lisboa



# "GREY"

VIGAS E FERROS

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



LISBOA  
R. dos Douradores, 107, 1.<sup>o</sup>  
Telef. P B X 21381-82



NOGUEIRA, Limitada

POR T O  
134, Rua do Almada, 136  
Telef. 7107

## Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo da Biblioteca, 17 — LISBOA

**PORCELANAS** — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas

### DEPÓSITOS

LISBOA

Largo do Chiado, 18

POR T O

Rua Cândido dos Reis, 18

### A Defesa da Europa Ocidental

pelo GENERAL RAÚL ESTEVES

A' venda na Administração desta Revista

RUA DA HORTA SECA, 7-1.<sup>o</sup>—LISBOA

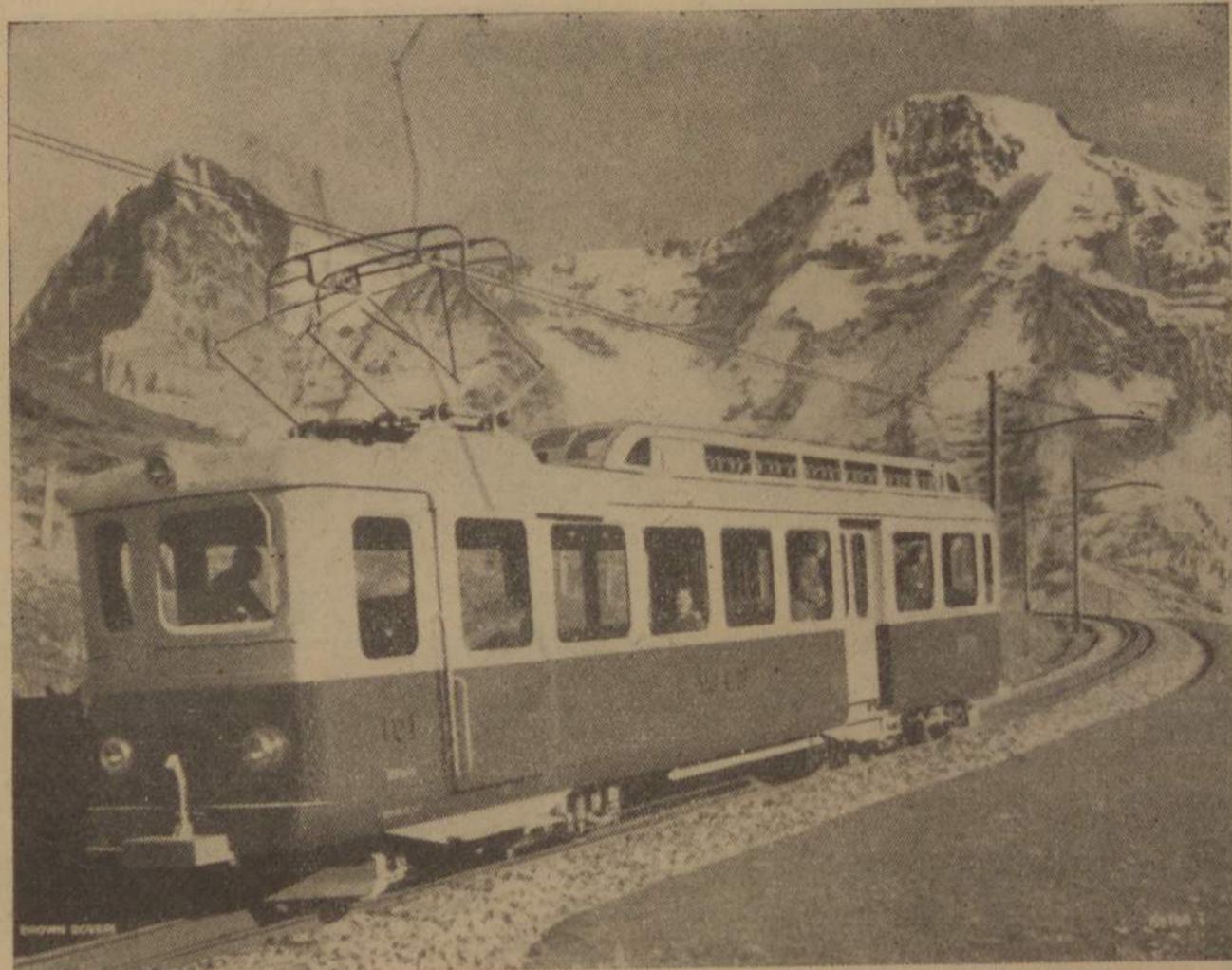
Pedidos pelos telefones 20158 e 27520

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

## TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)

**S. A. BROWN BOVERI & C.<sup>ie</sup> — Baden (Suiça)**

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

**PORTO:** Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI



## Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

### FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL . . . . .	1.560 T.	n/m. COLARES . . . . .	1.376 T.
n/m. ALCOBAÇA . . . . .	9.588 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA . . . . .	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM . . . . .	10.526 T.	n/m. CORUCHE . . . . .	1.376 T.
n/m. ALENQUER . . . . .	9.588 T.	n/v. COSTEIRO . . . . .	900 T.
n/m. ALEXANDRE SÍLVA . . . . .	3.215 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO . . . . .	510 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA . . . . .	3.643 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO . . . . .	1.426 T.
n/v. ALFERRAREDE . . . . .	2.118 T.	n/m. COVILHÃ . . . . .	1.376 T.
n/m. ALMEIRIM . . . . .	9.588 T.	n/v. CUNENE . . . . .	9.800 T.
n/v. AMARANTE . . . . .	12.600 T.	n/v. FOCA . . . . .	2.060 T.
n/m. AMBRIZETE . . . . .	9.245 T.	n/v. INHAMBANE . . . . .	9.619 T.
n/m. ANA MAFALDA . . . . .	3.643 T.	n/v. LUSO . . . . .	10.125 T.
n/m. ANDULU . . . . .	9.245 T.	n/v. MARIA AMÉLIA . . . . .	3.005 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS . . . . .	2.974 T.	n/v. MELLO . . . . .	6.253 T.
n/m. ARRAIOLOS . . . . .	9.537 T.	n/v. MIRANDELLA . . . . .	8.280 T.
n/m. BELAS . . . . .	7.259 T.	n/v. MIRA TERRA . . . . .	600 T.
n/m. BORBA . . . . .	7.259 T.	n/m. SÃO MACARIO . . . . .	1.221 T.
n/m. BRAGA . . . . .	7.224 T.	n/v. SAUDADES . . . . .	6.430 T.
n/m. BRAGANÇA . . . . .	7.224 T.	n/v. SILVA GOUVEIA . . . . .	1.353 T.
n/m. CARTAXO . . . . .	1.376 T.	n/v. ZE MANEL . . . . .	1.240 T.

**TOTAL: 197.447 TONELADAS**

### LANCHAS A MOTOR:

REBOCADORES:	«AFRICA», «CINTRA», «ESTORIL», «GAROTA», «BOLHÃO», «CAROCHA»
«FREIXO», «S. CRISTÓVÃO»,	

33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)

25 Fragatas (2.300 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO», com 5 Batelões de Dragadas com 80 m<sup>3</sup> cada.

### EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada. 2 rebocadores de 1.200 T. cada.

### CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina  
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

**IMPORTANTE:** A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUIDOS EM PORTUGAL  
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

# LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TETOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

## Corporação Mercantil Portuguesa, L. da

Rua de São Nicolau, 123-LISBOA — Telef. 22091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades  
do País e Ultramar

# Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

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



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/ch. Esq.  
Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no PORTO:

Praça Filipa de Lencastre, 22

# Pathé-Baby Portugal, L. <sup>da</sup>

Fornecedores de Material cinematográfico  
sub-Standard para todos os fins

Aparelhos mudos e sonoros

ALUGUER DE FILMES

Laboratórios cinematográficos para filmes estreitos  
Cópias — Legendas — Montagem

## ESTÚDIOS PARA FILMAGENS

Modelos da classe — «PAX» e «GEM»  
9,5 ou 16 mm

PEDIDOS À

**Pathé-Baby Portugal, Limitada**

LISBOA

PORTO

R. S. Nicolau, 22

Rua Santa Catarina, 345

# NORWICH UNION FIRE INSURANCE SOCIETY LIMITED

COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS,  
ESTABELECIDA EM PORTUGAL EM 1824

SEGUROS DE:

- \* BAGAGENS PESSOAIS
- \* ROUBO
- \* LUCROS CESSANTES
- \* TERRAMOTOS
- \* INCÊNCIO
- \* AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL
- \* ACIDENTES PESSOAIS
- \* QUEBRA DE VIDROS
- \* RESPONSABILIDADE CIVIL
- \* AÉREO (Seguro de passageiros)

Agentes Gerais em Portugal:

**James Rawes & Co. Ltd.**

RUA BERNARDINO COSTA, 47

Telefones: 23232/3/4

LISBOA

## SOCIEDADE VINICOLA SUL DE PORTUGAL, L.<sup>DA</sup>

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SÉDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.<sup>o</sup>

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552—GERÊNCIA 29957

End. Teleg. V I N I S U L

ARMAZENS: AREALVA—Almada

TELEFONE: ALMADA 17

## Companhia Nacional de Fiação e Tecidos de Torres Novas

S. A. R. L.

DESDE 1845 ao serviço da economia nacional

FIAÇÃO de linho e cânhamo

TECELAGEM de algodão, linho e cânhamo

Sede: Rua Áurea, 191, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

Fábrica em Torres Novas

Depósito no Porto: Rua Alexandre Braga, 76-1.<sup>o</sup>

Telefones: Sede — P. P. C. 30144-30145

Fábrica: T. Novas 2117; Porto 27380

End. Telegr.: NOVETORRES

Agências na Madeira, Guiné, Angola e Moçambique



# PHÆNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1952

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS,  
AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.<sup>A</sup>—PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.<sup>DA</sup>—Rua Augusta, 100, 2.<sup>o</sup>

Telefone: 26922

## MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

## COMPANHIA DE SEGUROS

RECOMENDADA PELA C.<sup>A</sup> DOS CAMINHOS DE FERRO

## SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.<sup>o</sup> Esq.—LISBOA

TELEF. 25364-5

## VIUVA FERRÃO, L.<sup>DA</sup>

CASA FUNDADA EM 1859

### LITOGRÁFIA DE LISBOA

Estampagem sobre folha de Flandres e Fábrica Mecânica  
de embalagem em folha de Flandres

### L A T A S

para todos os produtos, Azeite, Oleos, Manteiga, Conservas, Café  
Especialidades Farmacêuticas, etc.

LATAS DE FANTASIA PARA GÉNEROS E USOS DOMÉSTICOS

CAPSULAS «Coroa» para garrafas e refrigerantes

SELOS METALICOS para encomendas postais, sacas, etc.

CHAPAS PARA BATOQUES para cascos e barris

Consultem sempre a mais antiga e importante casa da especialidade

ESCRITÓRIO E FÁBRICA

Rua do Cais do Tojo, 35

LISBOA



# COMPANHIA EUROPEA 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. EUROPEA

TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA



## ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de  
Comendador da Ordem de Instrução PúblicaINTERNATO E EXTERNATO  
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo  
Preparatório e Instrução Primária  
com Aulas InfantisLARGO DO CONDE BARAO, 47 — LISBOA  
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

**SÁPATARIA**

RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

## 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,  
Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores,  
Viagens, Cauções e FraudesDelegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.<sup>o</sup>Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.<sup>o</sup>

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.<sup>o</sup> — Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas  
 Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas  
 Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora  
 Dr. Vicente Brando — Pele e sítios — às 4 horas  
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 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. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas  
 Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
 Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas  
 Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

**Vai viajar?**

LEVE O

**Manual do Viajante****em Portugal****À venda o 2.<sup>o</sup> volume,  
muito actualizado**



PORTO — Aspecto do Rio Douro e da cidade

## Santos e Teixeira, L.<sup>da</sup>

Av. dos Aliados, 9-3.<sup>o</sup> — PORTO

DECALCOMANIAS industriais para curtumes,  
lanifícios, malhas, tecidos de algodão, etc.

PEÇAM ORÇAMENTOS

Lousas e lápis escolares

## Teixeira Ramos & Silva, L.<sup>da</sup>

190-RUA DUQUE DE LOULÉ-192-PORTO

Telefone 2 6672

Oleo - Valvulina

**Felra**

Acessórios

Massa - Baterias

**do**

para Automóveis

Ferramentas

**Automóvel**

e Camiões

## VISITEM JAYMÉ DA COSTA, L.<sup>da</sup>

LISBOA: R. DOS CORREIROS, 8 - 26 • PORTO: P. DA BATALHA, 12 - 12 A

GRANDES ARMAZÉNS DE MÁQUINAS  
MOTORES • BOMBAS • APARELHAGEM  
E ACESSÓRIOS

REPRESENTANTES DE IMPORTANTES  
FABRICANTES DA ESPECIALIDADE

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE  
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO  
QUADROS BLINDADOS E REPARAÇÃO  
DE MÁQUINAS ELÉCTRICAS E INDUSTRIAS

ENGENHEIROS E PESSOAL TÉCNICO  
ESPECIALISADO

PROJECTOS E ORÇAMENTOS PARA QUALQUER  
INSTALAÇÃO INDUSTRIAL, HIDRÁULICA OU  
ELÉCTRICA DE ALTA E BAIXA TENSÃO

Carvalho



**Luis de Oliveira Santos & Irmão**

Fábrica de papel de embalagem  
— em RIO MAIOR —

*Escritório — Telefone, 26*

PAÇOS DE BRANDÃO  
PORTUGAL

**FÁBRICA DE PAPÉIS  
PARA EMBALAGEM**

DE

**José de Azevedo Aguiar Brandão**

///

PAÇOS DE BRANDÃO

FÁBRICA MECÂNICA DE PAPEL EM TONDELA

TELEFONE, 18 — P. Brandão

FÁBRICA HIDRÁULICA DE PAPEL EM OVAR

FÁBRICA DE PAPEL DO ENGENHO NOVO

FÁBRICA DE PAPEL EM RIO TINTO

**Couto & Irmãos, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICA MANUAL DE SACOS  
DE PAPEL C/ IMPRESSÃO

FÁBRICA DE ROLHAS DE COR-  
TIÇA E SEUS DERIVADOS EM  
— S. PAIO DE OLEIROS —

**ESCRITÓRIO: S. PAIO DE OLEIROS**

**Fábrica de Papel do Engenho Velho**

**José Correia de Castro**

**VALE DO VOUGA**

**S. Paio de Oleiros**

**FÁBRICA DE PAPEL DO PÊGO**

Telefone 23579

DE

**José Gonçalves Esteves**

*Vale de Vouga — S. Paio de Oleiros*

|||||

SEDE EM LISBOA:

**CALÇADA DO COMBRO, 43**

# A vila de Estarreja



ESTARREJA—Paços do Concelho

Estarreja é uma das mais típicas terras do distrito de Aveiro. Pequena vila de grande interesse característico e de feição regional é curiosíssima pelos seus costumes e pela beleza da sua paisagem.

Estarreja é frequentemente visitada por grande número de forasteiros que ali vão atraídos pelo sugestivo dos seus aspectos e pela fisionomia da sua bela região.

## VINHOS «DAVID»

*David Marques Tavares*  
Exportadores

GRANDES ARMAZENS DE VINHOS  
— E SEUS DERIVADOS —

TELEG. «DAVIDA»  
TELEFONE 30

ESTARREJA  
PORTUGAL

## EXTERNATO DE DOM EGAS MONIZ

Alvará n.º 809—Telefone 34

O Director: Dr. AUGUSTO CÉSAR DE OLIVEIRA MARQUES RAMOS

ESTARREJA

A U T O M Ó V E I S   G A R A G E M  
A C E S S Ó R I O S   E S T A Ç Ã O D E S E R V I Ç O  
E Q U I P A M E N T O S   I N D U S T R I A I S   O F I C I N A S

**Auto Comercial**  
**Industrial de Estarreja, L.<sup>da</sup>**

Telefone 90—ESTARREJA

ÓLEOS — GASOLINA — GASOIL — AGENTE DOS  
PRODUTOS «DYRUP» — TINTAS E VERNIZES

## EM ESTARREJA — TELEFONE 23

Fábrica de Serração e Caixotaria — Lenhas, Cerâmica, Cal e Cimento

**António Joaquim da Cunha & Filhos, L.<sup>da</sup>**

**EM VAGOS** — Fábrica de Cerâmica — Telha e Tijolos

# Empresa de Transportes Gandra, L.<sup>da</sup>

Sede: VALE DE CAMBRA — Telef. 6

## Carreiras diárias:

- V. CAMBRA — AVEIRO
- V. CAMBRA — PORTO
- V. CAMBRA — AROUCA
- V. CAMBRA — CARREGOSA — AZEMEIS
- CARREGOSA — PORTO
- S. JOÃO DA MADEIRA — FURADOURO
- OVAR — FURADOURO

PARA AS SUAS VIAGENS E TRANSPORTE DE PEQUENOS VOLUMES

CONTINUE PREFERINDO AS

**CAMIONETES AMARELAS**

# União Industrial Sanjoanense, L.<sup>da</sup>

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

Fazem parte desta organização as seguintes firmas:

Nicolau da Costa & C.º, L.º — Pinho Costa & C.º, L.º — V.º de Sefarim Pais Vieira

J. Gomes de Pinho & Filhos, L.º — Mário Nicolau da Costa e Roberto Nunes de Azevedo

S. João da Madeira

Telef. { gramas: «União»  
fone: 79

Portugal

# Empresa Industrial de Chapelaria, L.<sup>da</sup>

FÁBRICAS MECÂNICAS DE FELTROS E CHAPÉUS DE PÊLO, FELTROS  
E CHAPEUS 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.<sup>º</sup>  
TELEFONE 2 7692



S. JOÃO DA MADEIRA — Monumento aos mortos na Grande Guerra

# A AIROSA

FÁBRICA DE CALÇADO

## Santos Leite & Irmão

Telef. 14 S. João da Madeira Apartado 27  
(PORTUGAL)

FÁBRICA DE VELAS DE STEARINA E VELAS DE CÉRA

**COSTA & C.ª**  
VELAS DE CÉRA DE  
TODOS OS TAMANHOS      S. João da Madeira  
Telef. 38 — (PORTUGAL)

Representante em LISBOA: CELSO TAVARES  
ROSSIO 93 — Telefone 7 0241

# A VIGOROSA

DE DOMINGOS SOARES PEREIRA



Apartado 14-Telef. 151

Fábrica de Louças, todos os utensílios de alumínio e banheiras, Ceramaria, Cofres e Fogões, Cromagem

ESPINHO (Portugal)

Telegramas  
ALARES — PORTO

Telef. { 2481 — PORTO  
13 — P. DE BRANDÃO

## Amorim & Irmãos, L.<sup>da</sup>

FABRICANTES DE ROLHAS E CORTIÇA EM PRANCHAS

Fábricas em  
LAMAS DA FEIRA E  
ROSSIO AO SUL DO TEJO

Escrítorio no Porto :  
145, RUA CANDIDO DOS REIS

LAMAS DA FEIRA

## VICTORINO DIAS COELHO

FABRICANTE — EXPORTADOR — CORTIÇA

Telef. 9 — Paços de Brandão

MOSSELAS — LAMAS DA FEIRA

## Ferreira & Fonsecas, L.<sup>da</sup>

Fabricantes de rolhas, aparas,  
cortiça virgem e em prancha

Telefone 73  
Paços de Brandão

Moselos-Moselos

LAMAS DA FEIRA

## José Ferreira da Silva

FÁBRICA DE ROLHAS DE CORTIÇA

Apara prensada e cortiça virgem — EXPORTAÇÃO

Chamadas ao Tel. 30  
P. de Brandão

Moselos-Ceitela

LAMAS DA FEIRA

Telef. 14 — Paços de Brandão

## A. Paulo Amorim

Cortiças - Rolhas - Discos  
Palmilhas - Boias

MOSSELAS

LAMAS DA FEIRA

## José Dias Rodrigues de Oliveira

CASA FUNDADA EM 1900

Fabricante e exportador de rolhas,  
— cortiça em prancha e aparas —

Telefone 57-P. B.

LAMAS DA FEIRA (PORTUGAL)

# Romagem à Flandres

## Preços aproximados

1—Preço da viagem em caminho de ferro, Lisboa-Paris-Boulogne s/mer e Béthune-Paris-Lisboa, ida e volta, Esc. 1.500\$00.

2—Preço das viagens em autocarro, entre Boulogne s/mer e Ambleteuse, e de Boulogne a Lacouture e a Béthune: Esc. 60\$00 por pessoa.

3—Preço das viagens em autocarro, a partir de Béthune, para outras localidades do antigo sector português: Esc. 30\$00 por pessoa.

4—Preço da estadia em Ambleteuse, pensão completa, incluindo o pequeno almoço em 27: Esc. 105\$00.

5—Preço da estadia em Béthune, pensão completa diária, por pessoa: Esc. 120\$00.

6—Preço da estadia em Paris, pensão completa diária, por pessoa: Esc. 140\$00.

Os preços indicados nas alíneas 2) a 6) são *aproximados* porque dependem do valor do franco na ocasião. Foi computado em \$07.

7—Cada romeiro deve munir-se do seu passaporte, para Espanha e França, obtido no Governo Civil do Distrito, e remetê-lo ao Secretário da Comissão, que se encarregará de o fazer visar no Consulado de França, visto que ao Consulado de Espanha terá de lá ir o interessado para preencher uma ficha e assiná-la. O visto de Espanha é gratuito; espera-se conseguir a mesma gratuitidade, excepcional, no Consulado da França.

8—Os funcionários militares e civis deverão obter licença dos respectivos Ministérios, para ir ao estrangeiro.

9—A partida de Lisboa é às 10,50 de 23, em carruagem atrelada ao Sud-Express, chegando a Paris às 23,30 de 24.

10—Convém que os srs. oficiais inscritos levem os seus uniformes (com pequenas condecorações) para uso nas cerimónias de carácter oficial.

11—Convém que os romeiros que compareçam em trajo civil, levem os seus barretes de bivaque, para o usarem nas diferentes cerimónias, em conjunto.

12—Cada a. c. romeiro, pode fazer-se acompanhar de duas pessoas de família (esposa ou filhos), limitação forçada pela lotação da carruagem atrelada ao «Sud», e pela deficiência de alojamentos em Ambleteuse e Béthune.

13—A romagem adoptou, como distintivo, o emblema da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.

14—A pequena quota parte que a cada um couber nas despesas a fazer com coroas, flores, etc.,

## Um comunicado da C. P.

### sobre a ocorrência do Rossio

Sobre o acidente ocorrido há dias na estação do Rossio, a direcção-geral da C. P. enviou-nos o seguinte comunicado:

«Conforme noticiaram os jornais, às 8,50 do dia 6, quando entrava na linha 7 da estação do Rossio o comboio 4922, vindo de Queluz, foi alcançado pela locomotiva 097, que estava à cabeça duma composição vazia estacionada na linha 10.

O deslocamento desta composição foi motivado pelo encosto dado pela máquina 084, que se encontrava à cauda e foi posta em movimento sem ordem para tal e com o sinal de saída fechado.

Por esse facto foram atingidas, três carruagens das quais a Ct500 ficou com uma das faces laterais completamente destruída, do que resultaram leigos ferimentos em 45 passageiros.

Após o acidente, foram tomadas providências urgentes sobre a assistência aos feridos, muitos dos quais foram tratados no posto de socorros médicos da estação.

Como foi noticiado, esta direcção-geral mandou imediatamente proceder a um inquérito para averiguar as causas do acidente, chegando à conclusão que os responsáveis são o fogueiro autorizado Angelino Luís, que exercia as funções de maquinista da locomotiva 084 e ainda o maquinista João Nazaré Ferreira, que tripulava a locomotiva 097, agentes que vão ser punidos disciplinarmente por inobservância das disposições regulamentares.

Pela sua atitude, são dignos de louvor o maquinista Amaro Duarte que, encontrando-se na plataforma fez sinal de paragem ao maquinista do comboio 4922 e ainda o fogueiro Manuel Gameiro Júnior, da locomotiva 097, que evitaram que o acidente tivesse maiores consequências.

A C. P. ao dar conhecimento dos resultados do inquérito, lamenta sinceramente a ocorrência».

será comunicada e cobrada em França, na devida oportunidade.

15—A coroa a depôr no túmulo do Soldado Desconhecido, em Paris, é oferecida pela Liga dos Combatentes.

16—Todos os pedidos de informações e esclarecimentos, em Portugal ou em França, devem ser dirigidos ao Secretário da Comissão, sr. Carlos d'Ornellas, em Lisboa, na rua da Horta Sêca, 7.

17—Não se aceitam inscrições depois do dia 15 de Abril.

**Fábrica da Granja**

FUNDADA EM 1920 — Registo N.º 5943

Belmiro de Oliveira Carvalho

Mobilias estilizadas — Móveis em série — Todos os trabalhos em contraplacardo — Portas, Janelas, Soalhos, Madeiras e Parquets — Tacos para pavimentos de cimento armado

PRAIA DA GRANJA

Telef. 56 — Arcozelo

# Oliveira de Azemeis

Um aspecto do Jardim Público



Oliveira de Azemeis ergue-se alegre e sorridente nos contrafortes da Serra da Gralheira. É uma vila bastante modernizada e a embeleza-la temos o edifício dos Paços do Concelho, um marco miliário da vida militar romana, dois teatros, a sua

igreja matriz, o Parque e o Santuário de N. S.ª de La Salette, no outeiro dos Crastos a um quilómetro do centro da vila.

Quem passar por Oliveira de Azemeis tem fatalmente de bater à sua porta.

**FÁBRICA DO PAPEL DO ANTUÃ****M. M. DE CASTRO LOPES**

Papelão, papel de embrulho e sacos de papel

ADUBOS E MOAGEM DE OSSO

Telefone 416 (S. João da Madeira)

**CUCUJÃES**  
(Moinhos)
**J. M. Ferreira dos Santos**

— Móveis JUCA —

Telefones { Armazém  
Residência } 98

Telegramas MÓVEIS JUCA

**OLIVEIRA DE AZEMEIS**

**Materiais para Carrocerias  
de Automóveis e Autocarros  
(Tudo para Carrocerias)**

**Auto-Carrocerias, L.<sup>da</sup>**

Telegrams: CARROCERIAS  
Telefone: 27533

**LISBOA**

Apartado: 406  
Rua Eugénio dos Santos, 117-1.º

# TOSSE?

