

3.º do 66.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1953

Número 1568

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158 — LISBOA

Cilindro de martelo-pilão estalado e reparado sem deformação

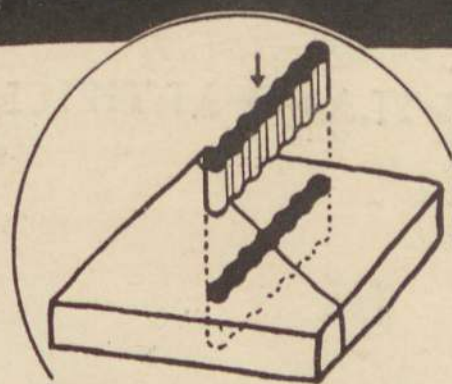
**ABSOLUTAMENTE ESTANQUE...
E SEM PRECISAR MANDRILADO!**

A estaladela do cilindro deste martelo-pilão na fábrica de George Morgan, Ltd., em Selly Oak, Birmingham, constituiu um severo golpe nas suas facilidades de produção já então sobrecarregadas ao máximo.

Decidiram chamar o METALOCK em seu auxílio, e a fractura de 36.1/2" de comprimento foi rapidamente reparada pelo processo Metalock. E... note-se bem..., o cilindro não só ficou a suportar a pressão sem fugas, como não necessitou de ser mandrilado.

Últimas notícias:

Enviámos uma prova do presente anúncio aos nossos Clientes, e eles replicaram-nos que estávamos a ser demasiado modestos... que deveríamos transcrever a sua resposta seguinte:
«Quando a fractura se produziu estávamos na eminência de ter que substituir o cilindro, cujo prazo de entrega era de 28 a 30 semanas. A reparação pelo METALOCK levou uma semana, e o custo foi de cerca da quarta parte do da substituição».



METALOCK

METALOCK — Reparação a frio — Concerta
o «irreparável» e fica mais forte que novo

HÁ ENGENHEIROS DE METALOCK EM TODO O MUNDO

METALOCK (PORTUGAL), L.^{DA}

Praça da Alegria, 58, 3.º-Letra D. — Telefone 35231 — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

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

FUNDADA EM 1808



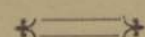
SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

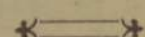
SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 kms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO



ESCOLA ACADÊMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



SEDE
Rua da Vitória, 88.2.º — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8953

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

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

1568



16—ABRIL—1953



ANO LXVI

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
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.ª CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
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
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

O Porto de Lisboa	67
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	69
Uma visita de Estudo a Angola, pelo Eng.º EDUARDO FERRU- GENTO GONÇALVES	70
Turismo a curto prazo: Amendoeiras em flor, por GUERRA MAIO	75
Na Ordem dos Engenheiros	78
Comissão Organizadora da III Romagem à Flandres.	79
Há 50 anos.	79
A Imprensa e o aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	80
Linhas Portuguesas.	80
Espectáculos	80



O PORTO DE LISBOA

O sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira continua a defender e a justificar a necessidade do estabelecimento de uma zona franca

A CABA de ser publicado, em dois volumes, o Relatório, referente a 1951, da Administração Geral do Porto de Lisboa. No primeiro volume, arquivam-se e explicam-se as contas desse ano; no segundo, dão-se a público todos os elementos estatísticos do movimento do primeiro porto nacional. Ambos os volumes, para os estudiosos da vida económica do País, são de grande interesse. Tanto um como o outro nos colocam perante as realidades e possibilidades do Império Português.

Interessa-nos, particularmente, neste momento, o primeiro volume. Em *Algumas considerações*, que o precedem, o ilustre Engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira — *the right man in the right place* — volta a defender, não apenas o estabelecimento da zona franca no porto comercial de Lisboa, mas, também, a navegabilidade do Tejo, que torne possível a utilização do excelente porto interior, que é o de Vila Franca de Xira, e igualmente, a abertura do Canal Tejo-Setúbal, que ligaria a capital do Império não só a Setúbal mas a outras regiões do Sul.

Temos, de há muito, a maior admiração e a mais sincera consideração pelo sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira.

Na sua personalidade distinguimos o homem de acção e o homem de idéias. Em qualquer destes aspectos revela-nos uma inteligência superior. Longe de ser um *engenheiro de obras e idéias feitas*, é um valor, dos mais nobres, da vida nacional. Há que ouvi-lo. A sua palavra traz sempre um conselho, uma

ideia, uma sugestão. O homem superior que ele é — não pode deixar de ser escutado.

Sobre as verdadeiras e grandes funções do Porto de Lisboa, o sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira exprime-se assim:

«O Porto de Lisboa deve ser sobretudo um porto de redistribuição, porque a nossa importação e a nossa exportação, por grandes que possam vir a ser, hão-de ficar sempre àquem da capacidade deste porto. Situado numa encruzilhada de linhas de navegação, tudo indica que a sua função principal seja a que cabe aos portos de reexportação e de trânsito.

«Esta é a razão — continua — por que nele se estabeleceram depósitos gerais francos (entrepósitos) e por que de há muito se preconiza a instauração nele de uma ou várias zonas francas com a largueza bastante para bem exercerem a função redistribuidora que determina ou aconselha a sua criação.»

Noutra página do seu notável Relatório, o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira volta a defender a instituição da zona franca do Porto de Lisboa, que, como é de prever, fará da capital do Império um dos mais importantes empórios da Europa, com benefício directo não só das nossas províncias ultramarinas mas, igualmente, do próprio Brasil.

Oiçamos, mais uma vez, o ilustre Administrador do Porto de Lisboa:

«Sobre a ideia da zona franca, — escreve, quase a fechar as suas Considerações, o sr. Engenheiro Sá Nogueira — tanto se tem já escrito sobre ela que se teme que novas refe-

rências que por ventura aqui se lhe fizessem fossem tidas por impertinência ou consideradas obcecação do seu autor, por quem as lesse. Mas, é bem que outros e muitos outros percutam a tecla, que quantos mais o fizerem mais veremos aproximar-se o momento de se tornar em realidade uma ideia que, objectivada, se crê virá a ser fonte de riqueza para a Nação.»

A valorização do grande porto de Lisboa continua a fazer-se com grandes melhoramentos, para assim poder corresponder às suas funções, às necessidades do presente e às exigências do futuro. O Relatório dá-nos conta da importância desses melhoramentos, informando-nos que a execução do plano de melhoramentos, decretado em 1946, prosseguiu, em ritmo conveniente, durante o ano de 1951, em que se dependeram 52.607.327\$50, sendo 49.592.322\$50 empregados em obras marítimas e terrestres e instalações e 3.015.005\$00 em apetrechamento. Na execução desse plano do valor global de 650.000 contos, continua a informar-nos o sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira—gastaram-se, desde 1941 a 1951, 330.951.172\$70, cabendo às obras e instalações 234.561.283\$52 e ao apetrechamento 46.389.889\$18.

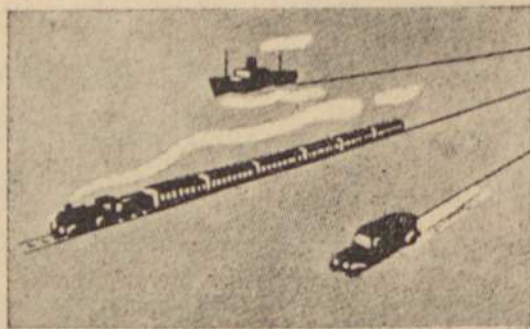
As obras principais foram, naquele referido ano, as docas molhadas de Cabo Ruivo (aeroporto marítimo), do Poço do Bispo e de Pedrouços (esta destinada às actividades da pesca) e a regularização da margem entre Cacilhas e Alfeite.

No que diz respeito ao apetrechamento,

há que registar, em especial, a aquisição de dois rebocadores, um de alto mar, da potência de 1.500 C. V. e outro de 400 C. V., um guindaste flutuante de força de 60 toneladas, uma draga de baldes com o rendimento de 500^{m³} por hora e munida de aparelho de sucção, 17 guindastes «Diesel» e 8 eléctricos, todos de pórtico, além de outras unidades destinadas à mecanização do tráfego, como guindastes automóveis, empilhadores, tractores e respectivos atrelados.

O Porto de Lisboa registou, em 1951, no movimento de navios entrados, a tonelagem de arqueação bruta de 11.906.035, contra 10.653.130, em 1950. Em 1950, em obras novas despenderam-se 75.531 contos e em aparelhagem 5.424 contos; e em 1951, 49.848 contos em obras novas e 13.872 contos na aquisição de nova aparelhagem.

O sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira ao fechar as suas Considerações, refere-se à instituição, pela actual lei orgânica do Porto de Lisboa, publicada em 1948, de obras de carácter social e cultural em benefício dos seus servidores, afirmando que era ainda cedo para se dizer alguma coisa dos efeitos daquela disposição legal, acrescentando que é natural que no relatório de 1952 se possa dizer já alguma coisa de interesse. Aguardemos, pois, o próximo relatório, que nos dará conta não só das obras de carácter social mas, também, daquelas obras com que o Porto de Lisboa, chave do Império, se enriquecerá mais ainda para o desempenho das suas funções nacionais.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Consagração nacional dos pescadores

No domingo, 12 do corrente, os pescadores portugueses tiveram, com a benção dos lugres bacalhoeiros que, nesse mesmo dia, começaram a largar do Tejo com rumo à Terra Nova e com a condecoração com o Mérito Industrial, pelo sr. Presidente da República, Sr. general Craveiro Lopes, de quatro capitães e oito pescadores, o dia da sua consagração nacional, tanto mais que à Igreja e ao Estado se associou, espontaneamente, numa apoteose, a população de Lisboa, que acorreu, em grande massa, a Belém, onde se celebrou a Missa Campal, rezada pelo Senhor Arcebispo de Mitilene, que, em seguida, lançou a benção aos barcos bacalhoeiros e onde, finalmente, o Chefe do Estado, no momento da imposição das insígnias da referida Ordem do Mérito Industrial, abraçou quatro capitães de barcos e oito pescadores, com quarenta e mais campanhas nos mares da Groenlândia.

Depois de esta cerimónia, os capitães e pescadores foram apresentar cumprimentos ao Sr. Presidente do Conselho, a quem ofereceram um ramo de flores. A consagração nacional dos pescadores terminou com um almoço, no refeitório do Lar do Pescador, no Cais do Sodré, oferecido pelo sr. comandante Américo Tomás, ilustre Ministro da Marinha, e a que assistiram o Senhor Arcebispo de Mitilene, os titulares das pastas da Economia e das Corporações, o sr. Comandante Henrique Tenreiro e outras individualidades.

Lucília Simões vai retirar-se do Teatro

Vai despedir-se do teatro a grande actriz Lucília Simões. A notícia não pode ficar indiferente a quantos, neste país, se interessam pelas belas coisas do Espírito. Com a retirada de Lucília Simões, que não perdeu, ainda, o fulgor do seu talento nem o encanto da sua voz, desaparece do quadro, bem reduzido, da nobre profissão de representar um dos seus mais gloriosos valores. Lucília, a criadora de tantas e inesquecíveis personagens femininas, e que, no testemunho insuspeito de Braz Burity, chegou a igualar, na peça *Casa da Boneca*, de Ibsen, a extraordinária Eleonora Duse, foi e é ainda, com efeito, uma das maiores, mais talentosas, mais cultas actrizes portuguesas. Filha de uma outra grande actriz, que ainda chegámos a aplaudir, a saudosa e extraordinária Lucinda Simões, Lucília soube honrar a sua profissão, não apenas como intérprete mas também como encenadora e mestra.

Dizem que o teatro português está em crise. É um facto, mas a culpa não cabe, exclusivamente, aos seus maiores valores, mas, em parte, à falta de empresários e dirigentes. E, possivelmente, a uma lamentável falta de compreensão do que é e representa uma cultura e qual é e deve ser a sua função social.

Os nossos aguarelistas



Um interior da Casa do Poeta José Régio, em Portalegre, por João Tavares

Arquitectura Religiosa

Na Galeria de S. Nicolau, anexa à Igreja do mesmo nome, inaugura-se esta semana, promovida por um grupo de architectos e estudantes de arquitectura, uma exposição crítica, bem documentada, de construções religiosas. E a primeira, no género, que se realiza entre nós.

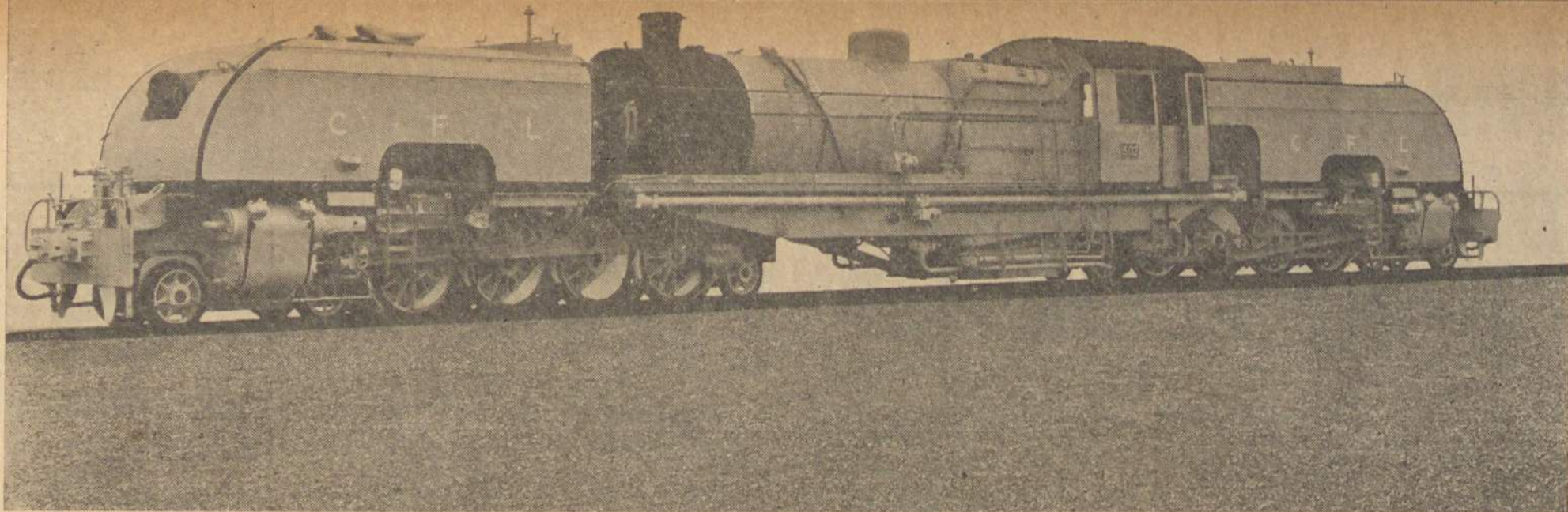
Como se trata também de um documentário volante, percorrerá, em seguida, as nossas principais cidades. Com esta exposição procura-se definir uma orientação e evitar, assim, alguns erros que se teem cometido na construção de edifícios religiosos.

Nota final

Não são só exigentes as alfândegas europeias. Que o digam, principalmente, os turistas. Também os funcionários aduaneiros dos Estados Unidos cumprem rigorosamente, até ao exagero, por vezes, as disposições regulamentares, como se vai ver, através de uma notícia curiosa que acaba de chegar-nos às mãos, por intermédio da Agência ANI, de Lisboa.

Frank Ripps, de volta da Europa, teve de pagar, ao desembarcar em Nova Iorque, direitos na alfândega por 12 pulgas, porque, estando amestradas, se tratava de importação de «animais com fins comerciais».

Em Portugal, as pulgas entram e saem à vontade, sem passaporte. Os pós que se importam para as matar, é que, pelo contrário, pagam direitos.



Vista lateral da locomotiva Beyer-Garratt, em serviço nas linhas férreas de Luanda

Uma visita de estudo a Angola

Pelo Eng.^o EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

N. R.—Patrocinada pelo Ministério do Ultramar e pelo Governo Geral de Angola, realizou-se no decorrido ano lectivo uma visita de Estudo a Angola, em que tomaram parte alguns alunos finalistas do Instituto Superior Técnico. Entre eles figurou justamente o nosso amigo, sr. Eduardo Ferrugento Gonçalves, que, como a Gazeta já anunciou, fez o seu curso de Engenheiro Civil com as mais elevadas classificações. Vai a Gazeta apresentar aos seus leitores em algumas crónicas as impressões colhidas pelo novo engenheiro na sua memorável visita de Estudo.

I

POUCO passa das oito horas da manhã quando o paquete em que viajamos entra na baía de Luanda, rumando suavemente em direcção ao cais do belo porto da capital de Angola. A bombordo, a linha de costa — falésia áspera de tom avermelhado, estendendo-se sensivelmente no sentido Norte-Sul, da barra do Dande (tanto quanto a vista alcança) para os lados da cidade, que se espalha em anfiteatro desde a beira-mar ao planalto que a domina, na zona em que a encosta apresenta declive mais suave.

A lestibordo, isto é, do lado do Atlântico, fica a ilha — a ilha de Nossa Senhora do Cabo, mais conhecida pela simples designação de Ilha de Luanda — extensa língua de areia de largura variável, onde, mesmo de bordo, facilmente divisamos importantes massas de arvoredos, sob o qual se ocultam e abrigam numerosas vivendas de aspecto tipicamente português. A par destas graciosas vivendas, um bairro de pescadores indígenas, quase a envolver a secular igreja de Nossa Senhora do Cabo, padrão dos primeiros tempos da colonização portuguesa. Ao fundo da baía, que terá talvez uns 4 km. de comprimento por uns 2 km. de largura nas suas maiores dimensões, ergue-se, sobre um novo alteamento da costa e em posição de sentinela vigilante e dominadora, a histórica fortaleza de S. Miguel.

Estão prestes a concluir-se as manobras de atracação do paquete, manobras aliás calma e habilmente conduzidas dentro da prudência que lhes é aconselhável. Confessamos a nossa incontestável e natural impaciência precedendo desembarque; parece que os minutos são intermináveis, perante o compreensível desejo de pôr pé em terra, de pisar pela primeira vez o solo do continente negro, de tomar contacto com uma terra que sabemos espiritualmente tão portuguesa como aquela donde partimos, mas que em contrapartida deve encerrar em si algo daquele desconhecido que instintivamente atribuímos às terras africanas.

Quase nos parece um sonho aquilo que é uma verdadeira realidade: após uma viagem de quase



LUANDA — Parte da cidade baixa tirada da fortaleza de S. Miguel — (Junto à baía, à esquerda, notar alguns dos novos edifícios que ladeiam a avenida marginal que liga a cidade ao porto)

3.000 milhas através do Atlântico Norte e Sul estamos efectivamente em Angola.

Recorda-nos a epopeia marítima lusitana. Pela nossa imaginação perpassa uma rápida visão das naus dos descobrimentos singrando ao longo da costa de África em busca de novas terras; parece-nos ver fundeada na esplêndida baía em que nos encontramos a gloriosa armada de Paulo Dias de Novais, imóvel nestas águas em absoluta calmaria; quase não nos surpreenderia se, da fortaleza de S. Miguel, Salvador Correia de Sá nos dirigisse como saudação algumas salvas das suas bombardas, convidando à fuga um navio que, comparado com os seus, deveria ter algo de apocalíptico!

Por isso os nossos olhos percorrem ávidamente tudo o que nos cerca, buscando pontos de referência susceptíveis de estabelecerem a necessária continuidade da realidade física com as imagens que nos acodem ao espirito.

Onde está um simples coqueiro ou um imbondeiro que nos afirme a presença inconfundível da terra africana?

Não é fácil encontrá-lo. No cimo das barrocas que dominam o porto espreitam risonhas moradias com seus jardins floridos, contemplando o azul-cinza das águas da baía e do Oceano. Mais para sul resalta a massa de construções de centro da cidade. Ao longo da margem do continente, na base da escarpada encosta avermelhada, há mais bairros residenciais, avultam numerosos armazéns de comércio e importantes construções industriais, distinguem-se, um pouco para sul, vastas instalações ferroviárias — logo denotadas em sua vida íntima pelo silvo das locomotivas e pelos fumos e vapor que estas lançam desprezivelmente para a atmosfera.

Perto de nós, no cais em que dentro de pouco tempo desceremos, vai uma azáfama que nos surpreende, mas que logo chama a atenção para o intenso movimento do porto. É que há vários navios atracados procedendo a cargas e descargas, e daí o vai-vem que se nota; são guindastes eléctricos e au-

tomóveis em permanente movimento, são auto-truks rebocando uma série de atrelados carregados, são vagões de caminho de ferro, camiões, etc., tudo na ingente faina de conduzir para os armazéns do porto e para bordo dos navios, respectivamente, as mercadorias que chegam e as que partem.

O céu apresenta-se uniformemente cinzento. Somos levados a pensar que vai chover, mas dizem-nos não ser nesta época natural que tal suceda — em Luanda são frequentes os dias nublados. Ocorre-nos verificar se será verdadeira a opinião muito vulgarizada de que em África faz sempre calor, mas logo concluimos que assim não deve ser, pois que a temperatura ambiente é nitidamente inferior à que suportámos em Lisboa, dias antes da nossa partida.

Alguns tempo depois encontramos-nos rodando de automóvel pela moderna e larga avenida que, ao longo da baía, do porto conduz ao centro da cidade. Novas perspectivas se nos vão sucessivamente descobrindo, reveladoras não só do carácter deliciosamente português da urbe, mas também da era de febril desenvolvimento que ela está atravessando. Num futuro que não virá longe, esta avenida marginal deve constituir uma das artérias principais e mais atractivas de Luanda, rivalizando com outras avenidas idênticas que se tornaram célebres em cidades igualmente célebres no Mundo.

Depois, e apenas numa rápida visão de conjunto, são os novos bairros residenciais que nos impressionam com o seu carácter e sabor tão português e metropolitano que dir-se-ia estarmos em qualquer estância de veraneio dos arredores de Lisboa ou do Porto; são as ruas e avenidas largas com excelentes pavimentos e irrepreensivelmente limpas; é um trânsito automóvel intenso e muito rápido, disciplinado por sucessivos sinais luminosos (com uma abundância que desconhecemos na Metrópole) colocados nos pontos perigosos dos atravessamentos de ruas; são os estabelecimentos comerciais, de características tão modernas como os de qualquer dos nossos grandes centros populacionais da Metrópole; é enfim um mundo de luz fluorescente a que não



LUANDA — Vista da cidade tirada da fortaleza de S. Miguel — (Destaca-se ao centro e na parte baixa da cidade, a Avenida Salvador Correia)

estamos habituados, e que nos confunde num primeiro contacto com uma terra nova.

Uma volta por Luanda, ainda que de certo modo apressada, é suficiente para nos impressionar profundamente a respeito de quanto o esforço colonizador português tem sido capaz. Pouco, ou mesmo nada, salvo os indígenas, nos recorda a África ao percorrermos a capital de Angola. Os próprios nativos revelam inconfundivelmente quanta influência civilizadora receberam de uma colonização secular, consciente, activa e pacífica — patente aos olhos de todos pelo elevado número de negros perfeitamente assinalados aos nossos usos e costumes.

Como deve ir longe o tempo de Diogo Cão, o de Paulo Dias de Novais e o de Salvador Correia! Onde irá talvez a Luanda de há vinte ou trinta anos! Hoje deparamos com uma cidade moderna em franco

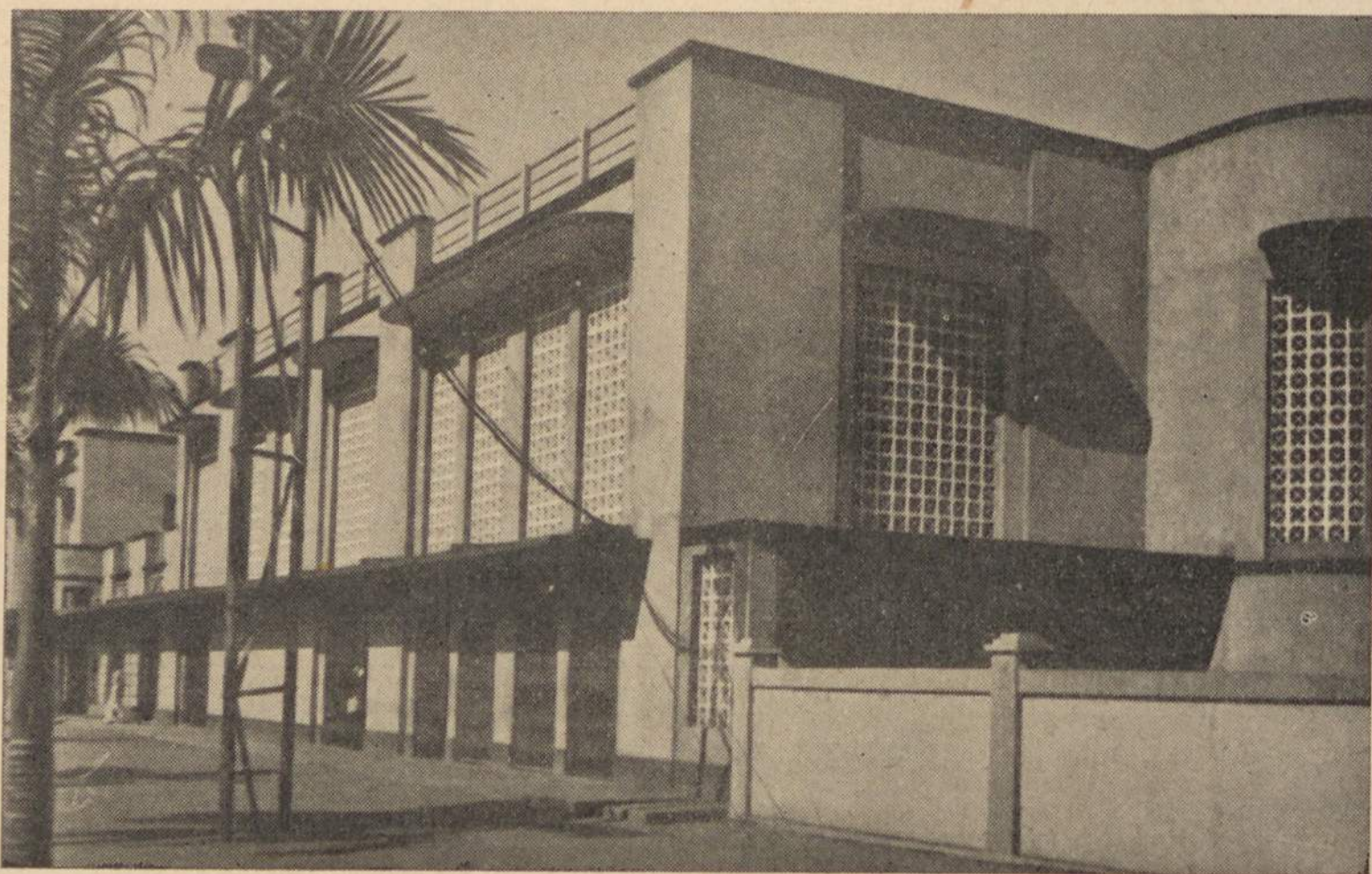
lonização, mas também da união espiritual do nosso território.

* * *

Conhecer e sentir os problemas «in loco» é sistema que — pensamos — só pode conduzir aos melhores resultados práticos, sejam eles no campo da técnica ou no campo das ciências político-sociais.

Especialmente nos domínios da Engenharia Civil, é grande, diríamos quase, é de ordem fundamental a vantagem desse conhecimento localizado dos problemas, pois permite situá-los devidamente nas suas circunstâncias reais — condição essencial para se obterem soluções que ofereçam a «priori» garantias legítimas de exactidão prática.

Não se poderá já hoje justificar que haja um português metropolitano que não compreenda o nosso



LOBITO — Estação dos Caminhos de Ferro de Benguela

progresso, rodeada embora, e ainda, pelos seus típicos «muceques», mas com características acentuadamente europeias e até cosmopolitas.

Falam-nos, é certo, na existência, durante a época das chuvas, de temperaturas mais elevadas que as que agora sentimos, a recordar que Luanda está situada na zona tropical.

Mas não interessa naturalmente aqui aprofundar este ponto — apenas o referimos para evitar possíveis más interpretações do que anteriormente dissemos. Porque uma outra conclusão — pensamos — importa destacar neste momento: o carácter eminentemente português do ambiente que em Luanda se respira, carácter que iremos encontrar generalizado a toda a Província, mesmo quando nos afastamos dos seus grandes centros populacionais, e que constitui prova insofismável não só do valor de uma co-

Ultramar como parcela integrante da Nação; não será igualmente de admitir que alguém bem intencionado ignore, ou não queira ver, quanto os problemas ultramarinos se enquadram, com os problemas metropolitanos, num único conjunto de problemas nacionais; nem se aceitará encarar o futuro do próprio País nos tempos vindouros, desarticulando-o nas várias parcelas territoriais que o formam, quebrando a inestimável unidade imperial portuguesa.

Por isso constitui hoje em dia verdadeiro dever cada um aliar ao seu conhecimento dos problemas e interesses metropolitanos, um domínio, tão completo quanto possível, do que respeita ao nosso Ultramar — aos seus problemas técnicos, sociais e económicos, e aos seus valores morais e históricos. Só assim será possível uma integração segura e concreta no quadro das realidades nacionais, com

plena compreensão da posição e missão históricas de Portugal na Europa e no Mundo como potência imperial e atlântica.

No campo mais restrito da Engenharia, nomeadamente no da Engenharia Civil, impõe-se cada vez mais essa integração nos condicionalismos próprios que as questões técnicas podem apresentar nas várias parcelas do território, com características, por força do meio geográfico, necessariamente tão diferentes. Além de que não só a eventualidade de ter que servir no Ultramar aconselha o conhecimento prévio do meio, como também as soluções encontradas para muitos problemas relativos às províncias ultramarinas só podem, nos domínios da técnica, trazer valiosa contribuição para a resolução de alguns problemas que se podem apresentar na própria Metrópole.

Terão sido estas as bases essenciais em que se apoiou a altamente louvável iniciativa que, com o valiosíssimo e inteligente patrocínio do Ministério do Ultramar e do Governo Geral de Angola, proporcionou a um grupo de engenheiros recém-formados pelas nossas duas Escolas da especialidade, como estágio e prémio da sua aplicação ao estudo, uma recente visita à nossa grande Província da Costa Ocidental da África.

Tivemos a subida honra de fazer parte desse grupo. Percorremos em Angola tanto quanto é legítimo percorrer numa visita que, a par do conhecimento das mais notáveis realizações no campo da Engenharia Civil, em curso ou há pouco concluídas, visou essencialmente dar uma ideia, na medida do possível exacta e concreta, da terra, das gentes, do ambiente e dos aspectos e características especiais que podem, em África, revestir os assuntos de natureza técnica da nossa especialidade.

Confessamo-nos vivamente impressionados com o que nos foi dado contemplar, apreciar e sentir.

Vimos as cidades e o mato, as montanhas e as planuras, a selva tropical e o deserto. Vivemos o mar, a terra e o ar. Sentimos enfim as estradas, as «picadas», os caminhos de ferro, as jangadas, as carinhãs, o sol, a humidade, o frio... a lama e a poeira.

Ao terminar a visita pareceu-nos que, efectivamente, ficámos a compreender melhor Angola, e que adquirimos, de certo modo, uma pedra de toque para posteriores juízos sobre a África e as nossas Províncias nela situadas.

Angola é em verdade uma terra de contrastes. No decorrer da viagem por mar de Lisboa a Luanda tivemos ocasião de uma vez mais visitar a ilha da Madeira — pedaço de terra portuguesa de ambiente europeu já com os laivos de carácter africano que lhe são emprestados pela flora de espécies tropicais crescendo com pujança e que a Europa desconhece. Visitámos seguidamente a ilha de S. Tomé — outro pedaço de Portugal perdido no Atlântico, primeiro contacto com a exuberância equatorial africana, atra-

vés, da sua vegetação maravilhosa a comprovar a humidade e o calor. Depois... finalmente Angola. Aí encontrámos o ambiente equatorial e vigoroso do Congo, face aos duros e agrestes arredores de Luanda onde, longe das margens dos rios, apenas crescem imbondeiros e cactos; achámos lá também o ambiente francamente europeu das cidades, em oposição ao carácter indígena e africano das sanzalas; deparou-se-nos ainda o vicejar das hortas de Moçâmedes, lado a lado com a inhospita aridez do oceano de areias que a perder de vista e impressionantemente as rodeia. Não serão isto acentuados contrastes?

Este conhecimento da terra e do meio permitiu-nos ajuizar e assentar ideias sobre diferentes factores a que é necessário atender em África para a resolução dos problemas de Engenharia: é o relevo e a geologia do terreno; são os elementos climáticos, os condicionalismos da mão de obra e os dos transportes; são aspectos económicos de múltipla e variada natureza. Considerada sob este prisma, creio que os objectivos da visita foram completamente atingidos. Além disso tivemos oportunidade de constatar o rápido andamento com que por toda a parte se trabalha, quer seja na construção civil, nos aproveitamentos hidro-eléctricos ou nos domínios da hidráulica agrícola e urbana, quer seja no que respeita a vias de comunicação e aeroportos, quer ainda no campo da técnica urbanística.

Surgem as barragens, as obras de rega, os abastecimentos de água, as distribuições de electricidade e os saneamentos. Constroem-se pontes, obras portuárias, estradas, linhas férreas e aeródromos. Edificam-se bairros residenciais económicos, hospitais e escolas. Embelezam-se e transformam-se as cidades e as vilas. Civiliza-se o mato. É enfim um nunca acabar de progresso.

A consecução prática do Plano de Fomento, há pouco publicado pelo Governo da Nação com vista aos próximos seis anos, virá dar novo e importante impulso ao já apreciável ritmo de actividade existente na Província, abrindo-lhe assim novas perspectivas de grande alcance, no sentido de a tornar ainda mais progressiva e mais portuguesa, dentro das exigências da vida do século que atravessamos.

* * *

Temos pessoalmente, e feliz ou infelizmente, um fraco natural por tudo o que respeita a comunicações e transportes. Mais sinceramente: inclinamo-nos dentro deste capítulo de preferências para tudo o que se refere aos transportes ferroviários.

O problema dos transportes desenha-se no nosso espírito como tema de plena actualidade, complexo nos seus múltiplos e delicados aspectos, capaz de requerer a conjunção de esforços e a contribuição de vários ramos da ciência técnica e económica.

O caminho de ferro, em especial, é um somatório de problemas elementares dos mais variados, e que acaba por exercer como que uma autêntica magia sobre quem a eles se dedica.

O estudo dos transportes ferroviários conduz-nos irresistivelmente de novos em novos horizontes, descobrindo-nos, de modo progressivo, interessantes e úteis elementos por nós anteriormente ainda não considerados. É uma sucessão que podemos admitir como quase infundável e acabando por envolver praticamente todas as espécies de conhecimento da Engenharia e até mesmo talvez da própria Economia.

Por estes motivos, consideramos com o maior interesse e utilidade, na nossa viagem a África, o conhecimento geral que nos foi proporcionado «in loco» por intermédio dos caminhos de ferro angolanos.

Foram não só ideias dispersas e mais ou menos teóricas que se nos consolidaram, como nos foi dado também oportunidade de tomar contacto com um sector da actividade ferroviária da maior importância e, infelizmente, pode dizer-se, impossível de conhecer na Metrópole — os trabalhos de estudo e construção de vias férreas. Percorremos a linha geral do Caminho de Ferro de Luanda e a do de Moçâmedes na sua totalidade, e apenas parcialmente a extensa linha do Caminho de Ferro de Benguela. Do muito que nos foi dado ver no campo técnico guardamos a melhor recordação, confirmando incontestavelmente a era do progresso em curso, numa terra em que o caminho de ferro tem um papel

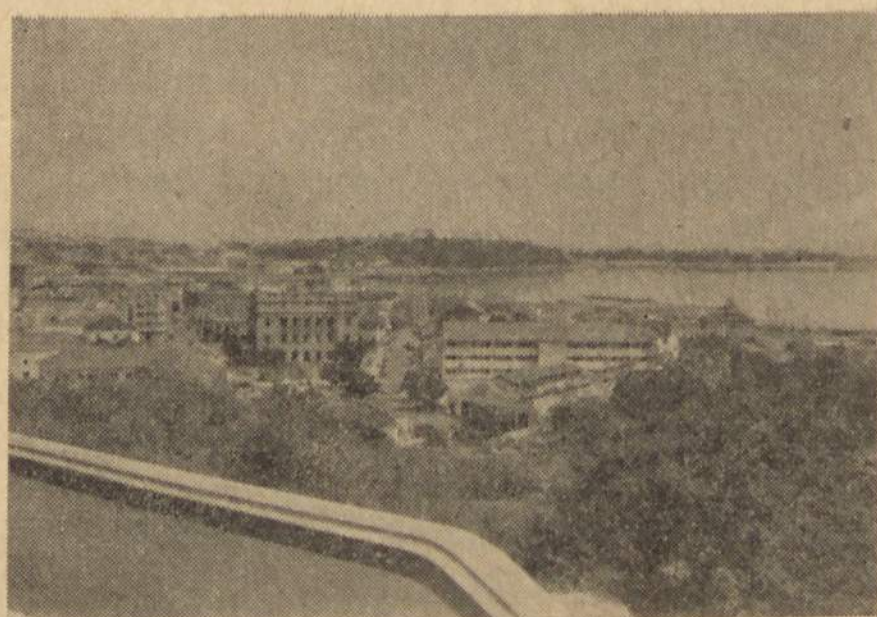
de primordial importância a desempenhar, em coordenação perfeita com os transportes rodoviários. Essa coordenação impõe-se em Angola, tal como na Metrópole, para bem da função que a cada um destes valiosos meios de transporte cabe exercer, dentro das exigências da economia nacional.

Além disso, e dada a vastidão do território angolano, o problema das comunicações reveste capital interesse na estrutura económica da Província, pois que da eficiência dos transportes depende, tanto a conveniente drenagem da produção do interior para os grandes centros populacionais e comerciais da beira-mar, como o transporte de importantes factores da produção em sentido inverso.

Mostra ainda a prática que a abertura de grandes vias de comunicação tem dado origem a uma acção de colonização muito notável, especialmente nas regiões do interior, onde hoje já abundam junto das estradas e das linhas férreas (especialmente junto das linhas dos Caminhos de Ferro de Luanda e de Benguela) importantes e progressivos núcleos de população branca e de indígenas civilizados.

Não se diz, aliás, nas notas explicativas que precedem a rubrica relativa a Angola no Plano de Fomento, que nessa nossa Província Ultramarina, «os transportes são a própria economia», que «sem eles não vale a pena produzir», e que «eles só por si, como tem sucedido com os caminhos de ferro, valorizam as terras, promovem o saneamento e fomentam a produção»?

(Continua)



LUANDA — Vista parcial da parte baixa da cidade (tirada do Colégio de S. José de Cluny)
Ao fundo: a fortaleza de S. Miguel
A' direita: a baía e a ilha

TURISMO A CURTO PRAZO**Amendoeiras em flor**

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

O primeiro expresso popular do Porto à Barca d'Alva, por ocasião das amendoeiras em flor, com derivação para Moncorvo, foi um sucesso. Anunciado na quinta-feira, 5 de Março, na manhã de sábado 7, véspera de ele se realizar, tinha a lotação esgotada. Os forasteiros regressaram contentes. Uma nova zona de turismo ficou assim aberta à exploração, que pode ser estendida à época das vindimas.

Até aqui o grande atractivo do lisboeta, em excursões a curto prazo, eram as amendoeiras em flor no Algarve, que ali levam anualmente muitos milhares de forasteiros, ávidos de gosarem o panorama sublime. Agora os nortenhos têm também, e a pequena distância, o espectáculo encantador das amendoeiras floridas, com vantagem sobre as do Algarve, pois, enquanto estas se estendem nas planícies do litoral, as de Riba Côa vestem montados e ravinas, formando quadros de beleza impressionante.

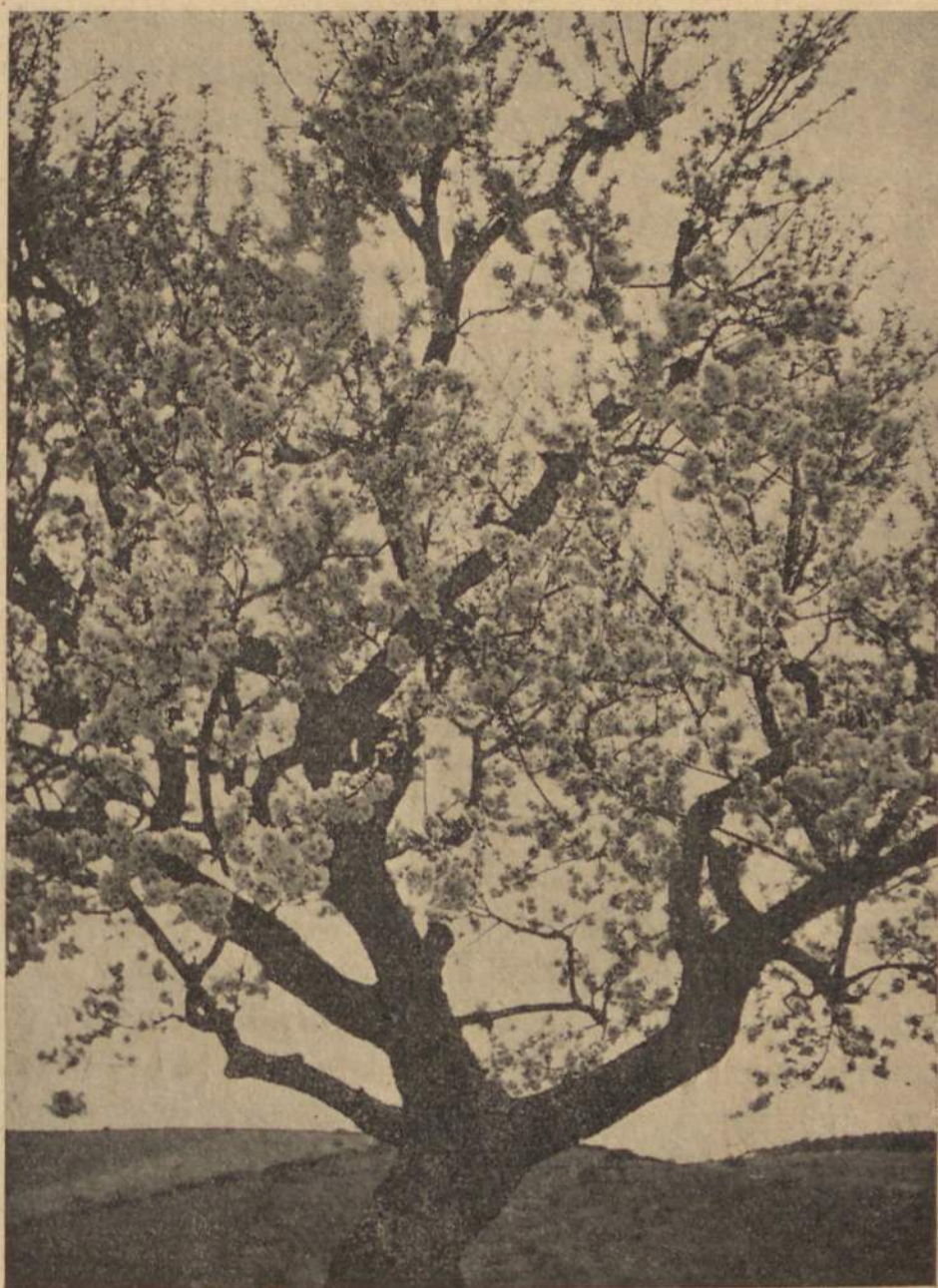
O panorama do alto da Sapinha, sobre a Barca d'Alva — estonteante pela sua grandeza e pelos contrastes que oferece ao forasteiro — só tem rival no da Vilariça, quando o comboio se contorce nas curvas da linha para atingir Moncorvo. Outros quadros de intenso esplendor mostram as concavidades do Douro a caminho de Freixo de Espada à Cinta por uma estrada deliciosa a mergulhar no rio, assim como o vale da ribeira de Aguiar, na descida para a estação de Almendra, com a sua ponte românica e a sua graciosa capela da Senhora do Campo, que largos cedros envolvem com austera nobreza. Paisagem idílica como não há outra em Portugal.

Mais acima, Freixeda do Torrão, toda branca, alastrada no seu vale bucólico, oferece também, entre a vinha, tímidas amendoeiras, cujas flores alvas ou cor de rosa, de uma primavera precoce, parecem pinceladas numa tela de pintor distraído.

Até há pouco a amendoeira era um fruto doméstico que o lavrador plantava para regalo da família nas festas do Natal e na sobremesa de boda ou baptizado. Depois o delicioso fruto passou a ter procura e cotação na bolsa. Um quilo de miolo de amêndoa valia mais que duas arrobas de batatas ou de que um cântaro de vinho e toda a região deu em plantar

amendoeiras, para o que os terrenos se prestavam à maravilha; demais, aquela árvore, tão modesta, não reclama adubos nem terra funda. A encosta e o terreno pobre lhe bastam. Ela mesmo dá provas disso. Quando plantada no quintal ou na horta, veste-se de rama espessa, onde nos apetece descansar ou dormir a sêta, mas dá pouco fruto, enquanto que plantada em terreno pobre, na encosta ou entre duas lapas de xisto, os ramos são fracos, mas cobrem-se de tanta amêndoa que não cabem num cesto.

A um amendoal seguiu-se outro, uma centena de árvores reclamou muitos milhares e hoje os concelhos de Foscôa, Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta e Figueira de Castelo Rodrigo têm na amendoeira uma das maiores fontes de riqueza, tanto mais que a



Amendoeiras em flor, em Barca de Alva

pobre não dá trabalho. Depois de plantada, uma póda de cinco em cinco anos é suficiente e, como rega, basta-lhe a água que vem do céu.

E se, no fim do verão, a amendoeira enche a tulha



Solar em Almendra

do lavrador, no final do inverno e anunciando a primavera, oferece ao turista, com as suas flores, um atractivo de altíssimo valor. Este ano foi à Barca d'Alva e a Moncorvo um comboio popular, cheio de forasteiros, para o ano, para gosarem a maravilha surpreendente, outros irão, com início no Porto e, possivelmente, com ligações de Viana do Castelo, Guimarães, Braga e mesmo de Coimbra. E por que não levar lá o lisboeta, sempre interessado em ver algo de novo e de atraente?! O problema se não é fácil, também não é impossível. Demais, os tu istas poderiam sair da capital à mesma hora e em dois comboios. Um de Lisboa à Guarda, pela Beira Baixa, e outro de Lisboa à Barca d'Alva. Da Guarda, seguiriam em auto-carros até àquela estação, admirando no trajecto a fidalga cidade de Pinhel e gosando a beleza única da estrada da *Excomungada*. O regresso seria pelo Douro e os turistas que fossem por esta linha tomariam na Barca d'Alva ou em Almendra aqueles auto-carros em direcção à Guarda, de onde regressariam a Lisboa. Era uma volta redonda, em ambos os casos, por trajectos dos mais curiosos do País e, por assim dizer, inéditos.

Do Porto o problema é mais fácil e o atractivo pode ser completado com umas voltas em auto-carro da estação de Almendra à de Barca d'Alva e vice-versa, passando, nos dois sentidos, na Senhora do Campo, Almendra e Freixeda do Torrão — terras estas que têm velhas igrejas e lindos solares dignos de serem admirados — assim como no alto da Sapiña. E quando a ponte sobre o Douro, em Barca d'Alva, estiver concluída, o que se espera no decorrer do ano próximo, o circuito pode ser alargado a Freixo de Espada à Cinta e a Moncorvo.

Aqui deixo as homenagens da minha admiração e reconhecimento ao sr. Comandante Sarmiento Rodrigues, Ministro do Ultramar, pelo interesse que tomou junto do seu colega das Obras Públicas, para que a ponte fosse uma realidade e que desde o século passado constituía a maior aspiração local, como o era também a estrada de Freixo de Espada à Cinta à Barca d'Alva, 22 quilómetros, feita aos poucos, por ninguém nela ter posto afincado interesse, apesar de naquela vila ter havido sempre pessoas com alta influência política. Depois de concluída, longos anos ficou a infeliz estrada a espreitar a outra na margem fronteiriça, até que, agora, o Comandante Sarmiento Rodrigues cortou o nó górdio, pondo a sua influência ao serviço da região, no sentido da ponte ser construída. Bem haja.

Também, ao que me consta, está o sr. Ministro do Ultramar diligenciando junto do sr. Eng.º Frederico Ulrich — a quem o País deve já tantos serviços — para que a estrada 222 seja ligada à 332, por um ramal de pouco mais de 15 quilómetros da Muxagata a Almendra; ramal com os estudos de gabinete já



Igreja de Freixeda do Torrão, do séc. XVII, com portal românico

concluídos, no primeiro troço, isto é, até à margem do Côa e com o reconhecimento feito até Almendra.

E' uma obra notável, não só para a região, mas igualmente para o Porto que, dessa maneira, fica com uma magnífica artéria rodoviária internacional, Porto-



O rio Douro, ao passar em Freixo de Espada-à-Cinta

-Vilar Formoso-Salamanca-Paris, pelo trajecto mais curto e mais pitoresco.

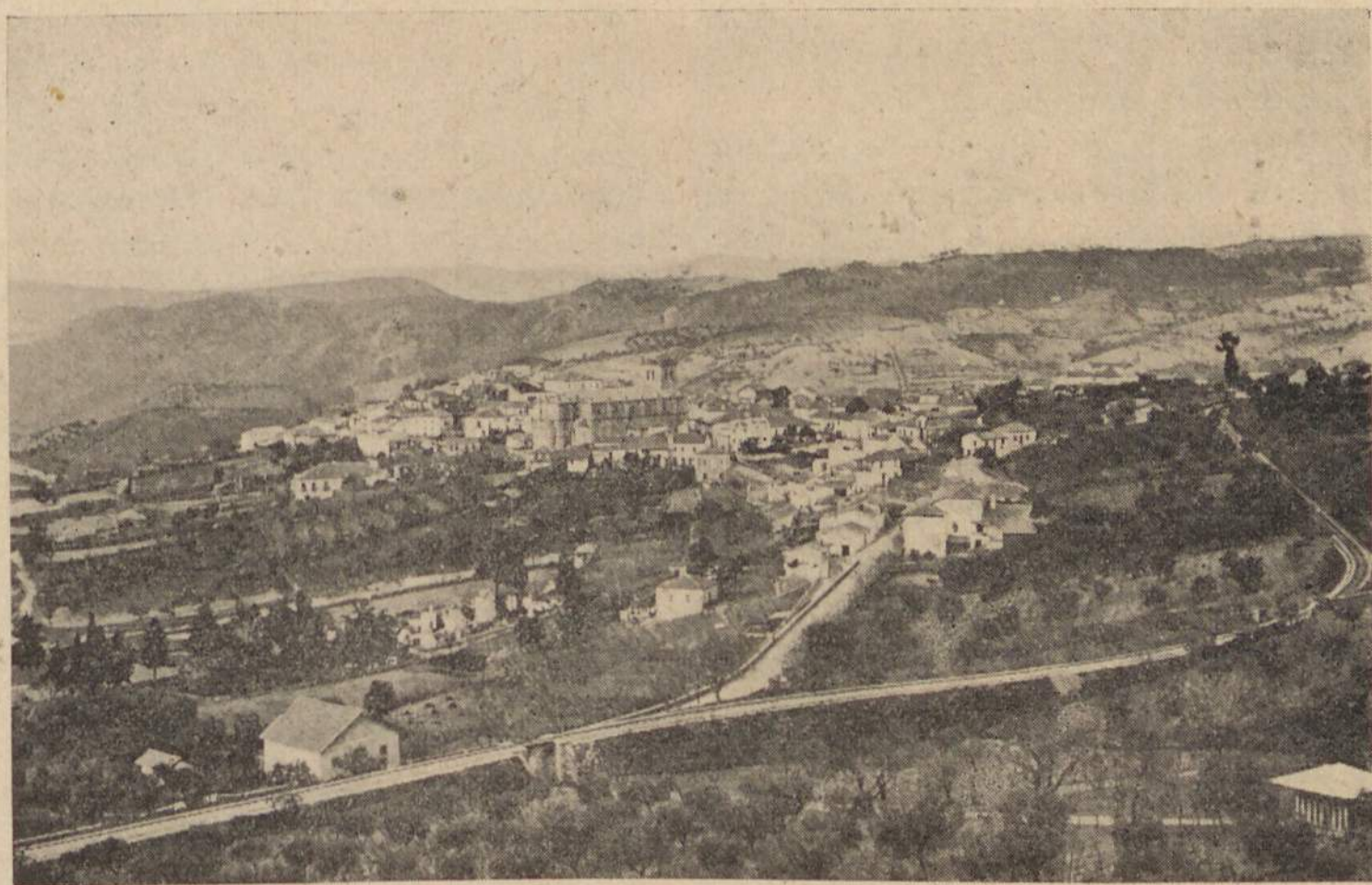
Em Espanha, está-se concluindo a estrada directa de Cidade Rodrigo a Vilar Formoso, obra notável de engenharia, pois segue quase em linha recta daquela

cidade à fronteira, sem ter em conta as dificuldades do terreno. Só isto; pela estrada actual, são 32 quilómetros de Cidade Rodrigo a Vilar Formoso, pela nova, serão apenas 20 e escassos. No limite dos dois países as formalidades fronteiriças serão comuns, num grande edifício que se vai construir, de maneira a dar-se ao automobilista todas as facilidades e no mínimo de tempo.

Construído que fosse o traço de ligação a que me referi, da Muxagata a Almendra, o turista vindo do estrangeiro em automóvel teria em Vilar Formoso duas estradas à sua disposição, uma espécie de compasso aberto, cujas pontas indicariam o caminho para Lisboa, pela Guarda e Coimbra e outra para o Porto, por Almendra e Régua, esta com um trajecto agradável e pitoresco, variando continuamente, começando por Almeida, vila histórica, dentro duma cinta de muralhas, com rival apenas em Elvas.

Quando o automobilista tivesse a sorte de chegar a Vilar Formoso por ocasião das amendoeiras em flor, gozaria até às alturas de Foscôa um espectáculo único, só comparável ao da floração das cerejeiras no Japão.

Mas não são apenas as amendoeiras floridas que justificam expressos populares à Barca d'Alva e a Moncorvo, igualmente os reclama a época das vindimas, pois não há nada que mais console a alma que esses cachos torrados pelo sol ardente do Douro e que ali poderiam ser vendidos nas estações, em graciosos cestinhos, o que constituiria um regalo para os forasteiros e uma fonte de receita para a lavoura regional. E' claro que as uvas eram o grande atractivo, mas os melões da Vilariça e os figos pretos de pé sequinho, não eram para desprezar.



Curioso aspecto da vila de Moncorvo

Na Ordem dos Engenheiros

Uma notável conferência sobre «Influência das Técnicas modernas na evolução dos Transportes ferroviários, pelo Director-Geral da S. N. C. F. F.», sr. Louis Armand

O illustre Director-Geral da Société des Chemins de Fer Français (S. N. C. F. F.), sr. Louis Armand, que esteve, durante alguns dias, no nosso País, proferiu na Ordem dos Engenheiros, na noite de 31 de Março, com o patrocínio da C. P., uma notável e oportuna conferência sob o tema «Influência das técnicas modernas na evolução dos transportes ferroviários».

Presidiu à sessão o sr. eng. Viriato Canas, vice-presidente da Ordem dos Engenheiros, que fez a apresentação do conferencista, ladeado pelos srs. Bernard Durand, conselheiro da Embaixada de França, em representação do respectivo embaixador, e eng.^{os} Melo e Castro, administrador-delegado da C. P. e Costa Macedo, vogal da Direcção da Ordem dos Engenheiros.

Entre a assistência, que era numerosa, viam-se, por parte da C. P., alguns membros da Administração; o director-geral, sr. eng. Espregueira Mendes; o secretário-geral, sr. eng. Branco Cabral e outros altos funcionários daquela empresa.

O sr. Eng. Viriato Canas, ao apresentar, em francês, o distinto conferencista, que, além de director-geral da S. N. C. F. F. é também presidente do Comité de Gerência da União Internacional dos Caminhos de Ferro, referiu-se largamente aos altos méritos do sr. Louis Armand, como técnico, a quem a electrificação da Rede Francesa deve altos serviços.

Estando, presentemente, em estudo a electrificação da rede portuguesa — sublinhou o sr. Eng. Viriato Canas — a conferência do sr. Louis Armand revestia-se, pois, de grande oportunidade e especial interesse.

O desenvolvimento de energia que se utiliza nos caminhos de ferro — começou por afirmar o sr. Louis Armand — é cada vez mais importante em quantidade. Sob esse aspecto, o caminho de ferro apresenta duas qualidades: consumo relati-

vamente pequeno de energia e utilização de todas as espécies de energia: calor, petróleo ou electricidade.

Na Europa, a situação geral impõe o consumo de corrente eléctrica porque reserva o petróleo e seus derivados aos outros meios de transporte como sejam o automóvel, a aviação e a motorização da agricultura. Além disso, o caminho de ferro é um excelente consumidor de energia hidráulica, porque trabalha tanto de dia como de noite e deste modo serve para regularizar o consumo eléctrico de um país.

Noutra altura da sua conferência, o Director-Geral da S. N. C. F. F. afirmou que, no futuro, o caminho de ferro eléctrico poderá utilizar a energia eléctrica produzida pelas centrais atómicas de urânio, convindo reduzir ao mínimo as despesas de equipamento das linhas. As novas electrificações que se estão fazendo em França utilizam, por isso, uma corrente industrial de alta tensão (25.000 vóltios) o que reduz as despesas de 30 a 40 %.

Por outro lado, as locomotivas estão sendo simplificadas, o que permite realizar electrificações mais económicas. Os motores Diesel devem ser utilizados para modernizar as linhas de menos importância, que não podem suportar as despesas de equipamentos eléctricos.

Noutra altura da sua conferência o sr. Louis Armand afirmou: «Para assegurar um serviço intensivo é preciso combater o desgaste, utilizando a borracha tanto nas máquinas como na via. Desta maneira, o caminho de ferro também conseguirá uma diminuição de ruído — doença do mundo moderno — que é necessário combater a fim de que se proporcione aos passageiros um maior conforto.

O sr. Eng. Viriato Canas, agradeceu, no final, ao sr. Louis Armand a sua magnífica e oportuna lição sobre «Influência das Técnicas Modernas na Evolução dos Transportes Ferroviários».



Domingos de Lisboa

ESTUFA FRIA (PARQUE EDUARDO VII)

A ESTUFA FRIA, situada no extremo norte do Parque Eduardo VII, é, sem dúvida, uma das grandes atracções de Lisboa. Tudo quanto se possa conceber em harmonia, colorido e encanto, se encontra condensado neste monumental açafate de flores e plantas de estufa, permanentemente envolvido por um ambiente de autêntica Primavera.

Grandes melhoramentos têm sido ultimamente realizados na Estufa Fria, com especial destaque para o arranjo exterior, onde os serviços camarários se têm revelado extremamente felizes na conjugação dos diversos elementos naturais e artificiais que circundam a zona onde a estufa está situada.

PREÇO DE ENTRADA, POR PESSOA: 1\$50

ABERTO DAS 9 DA MANHÃ AO PÔR DO SOL

PASSAM PERTO DA ESTUFA FRIA TODAS AS CARREIRAS DE ELÉCTRICOS E AUTOCARROS QUE SERVEM A PRAÇA DO MARQUÊS DE POMBAL E AINDA:
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 24, 14 E 14A
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 3-4-12-18-23



Comissão Organizadora da III ROMAGEM à FLANDRES

CIRCULAR

Passaportes — Chama-se a atenção de todos os inscritos para a Romagem de A. C. à Flandres e à Bélgica, a realizar em Maio próximo, para as seguintes disposições:

1) O consulado de França, em Lisboa, concedeu o «visto» *gratuito*, unicamente para os Romeiros que sejam antigos combatentes e possuam o actual cartão de identidade da Liga dos Combatentes;

2) Os romeiros do Norte do País terão que fazer visar os seus passaportes no consulado de França, no Porto, sendo de esperar que a mesma gratuidade seja concedida conforme já foi solicitado pela Liga dos Combatentes;

3) Para as pessoas *não combatentes* que acompanhem os Romeiros, o «visto», no Consulado de França, custa Esc. 104\$00. Os Romeiros farão o favor de obter, ali, esse «visto», preenchendo 2 impressos e entregando 2 fotografias;

4) Os Romeiros, Antigos Combatentes, da Província (excepto os do Norte), devem enviar, com a possível brevidade, ao secretário desta Comissão, Sr. Carlos d'Ornellas (Rua da Horta Seca, 7), os seus passaportes, acompanhados dos impressos preenchidos, 2 fotografias por cada pessoa e os seus cartões de identidade da Liga dos Combatentes, afim de serem visados no Consulado de França, em Lisboa.

Os passaportes visados ser-lhes-ão entregues, aqui, antes da partida;

5) Para a Bélgica não são exigidos, a todos os Romeiros, «vistos» nos passaportes.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Abril de 1903)

Linhas Portuguezas

Regoa a Villa Real — Deu já entrada no conselho superior de obras publicas e minas o projecto revisto da linha da Regoa a Villa Real.

A implantação do traçado anterior representará por assim dizer um novo estudo feito com extraordinária rapidez por cinco brigadas d'estudo sob a direcção do sr. Conselheiro Povoas, de modo que em pouco mais de um mez se fizeram os trabalhos de campo e de gabinete.

A linha aproveita a ponte do Douro sobre o Corgo e segue sempre a margem esquerda até em frente da nova ponte em Villa Real.

Conta-se inaugurar em maio a construção.

Iluminação de comboios — Fizeram-se varias experiencias, sendo a official no dia 14, da iluminação electrica num comboio da Companhia Real.

Este compõe se de um fourgon onde estão installados o motor a petroleo, e uma bateria de acumuladores, que podem, uma vez carregados, fornecer luz para dez horas, uma carruagem de 1.ª, uma mixta e uma de 2.ª.

As carruagens foram renovadas em pintura e estofos.

O resultado das experiencias foi, como era de esperar, o mais satisfactorio possivel.

O comboio vae fazer serviço na linha de Cascaes, e em breve se estenderá ás outras linhas este systema de iluminação que é um grande melhoramento, mais um dos que a companhia tem introduzido no seu serviço.

REGISTANDOA Imprensa e o aniversário da
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

A entrada em novo ano de publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi amavelmente noticiada pela Imprensa, o que nos apraz registar com desvanecimento.

Passamos, em seguida, a arquivar nestas colunas algumas dessas notícias:

Do Jornal de Abrantes:

Completo mais um aniversário, está no ano LXVI, a antiga, bem redigida e sempre interessante *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é director e proprietário Carlos d'Ornellas, que lhe quer como à menina dos seus olhos e muito tem ajudado a manter o justo prestígio que gosa entre as publicações portuguesas.

Para comemorar o facto, publicou mais um dos seus números especiais, como sempre cheio de interesse. Destacamos os artigos sobre «A inauguração da ponte Maria Pia, no Porto», do Engenheiro Frederico Abragão; «A vida portuguesa há sessenta anos», do nosso querido camarada Rebelo de Bettencourt, e «Por Espanha», de Carlos d'Ornellas.

Revista que sempre lemos com satisfação, desejamos à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* muitos anos de vida e muitas prosperidades.

De A Voz:

Temos presente o n.º 1.567, referente a Abril desta interessante revista ferroviária, de que é proprietário e director o nosso colaborador sr. Carlos d'Ornellas. Além das secções habituais, sempre de carácter útil para a indústria ferroviária, aquela gazeta insere, entre outras, duas crónicas de viagem por terras de Espanha, assinadas por Busquets de Aguilar e Carlos d'Ornellas.

De Vida Ribatejana:

Com o n.º 1.566, de 16 do corrente, festejou a entrada no 66.º ano de existência a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, excelente revista de comércio e transportes, economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura e minas, engenharia, indústria e turismo, que o distinto jornalista, sr. Carlos d'Ornellas, dirige com muito interesse.

Os nossos sinceros parabéns.

Linhas Portuguesas**Novo apeadeiro de Santa Margarida**

Depois de ter sofrido importantes melhoramentos, foi aberto ao tráfego o apeadeiro de Santa Margarida, ao quilómetro 124,78 da linha de Leste, entre Praia do Ribatejo e Tramagal.

Este apeadeiro será principalmente utilizado para o desembarque de tropas, que tenham de deslocar-se para o novo centro de Instrução Divisionária de Santa Margarida.

Assistiu à inauguração o sr. eng.º José de Sousa Sintra, dos serviços de exploração da C. P..

ESPECTÁCULOSCARTAZ DA SEMANACINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Cinema.

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Ainda acontecem milagres».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A morte na selva».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



A máquina de escrever portátil

PERFEITA!

RESISTENTE!

BONITA!

EQUIPADA COM UM ESTOJO-MALA PRÁTICO E ELEGANTE



REPRESENTANTES

Lopez Herrero, Limitada

Rua D. João V, 7-B — LISBOA — Telefone 65184

Agência no PORTO:

Domingos José Soares

Rua da Alegria, 293-2.º — Telefone 22749

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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



COMPANHIA EUROPEIA 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. Telog. EUROPEA

TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

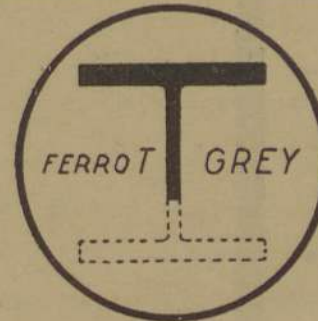
SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82



PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

Wiese & C.^a, L.^{da}

MATERIAL PARA CAMINHO DE FERRO

Representantes da

**AKTIEBOLAGET SVENSKA
JARNVAGSVERKSTÄDERNA**

Kockums Mekaniska Verktads Aktiebolag

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

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 Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. 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.º volume,
muito actualizado

TOSSE?



4.º d

DO

COMPOSIC

Tip. da «Gaz

6, Rua da

FI

A
米
E