

16.º do 66.º

de Novembro de 1953

Número 1581

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

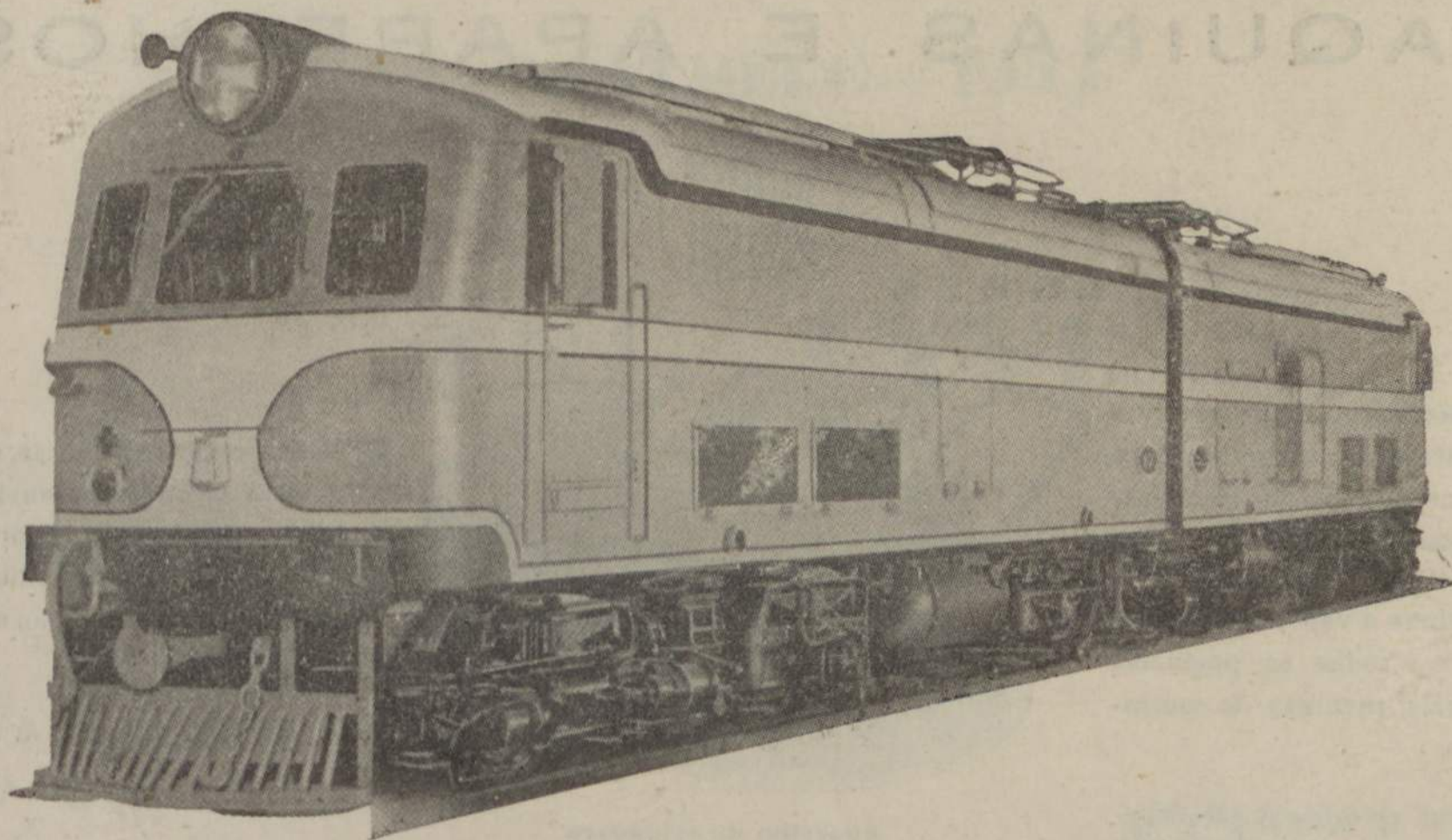
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA A NOVA ZELANDIA



Uma das 7 locomotivas eléctricas de 1800 H. P. a 1500 V. contínuos,
Fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC Cº. Ltd.
ao Governo da Nova Zelândia

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

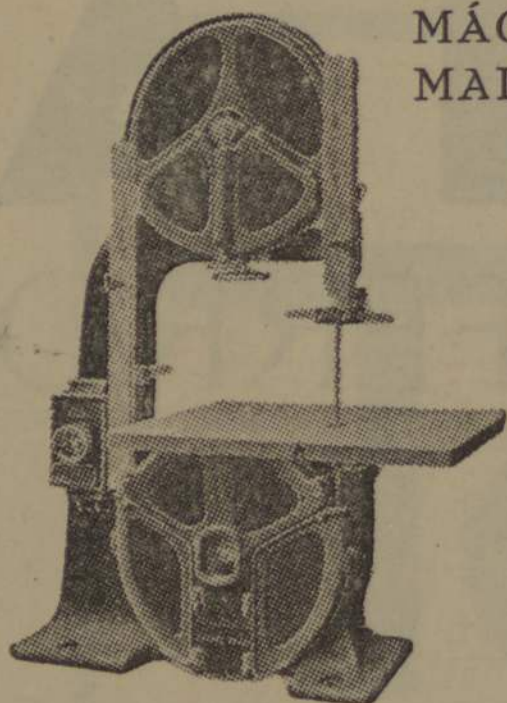
QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

Representantes: **MONTEIRO GOMES, Limitada**—R. de Cascais, 47—LISBOA—Telef. 37083

GUILLIET

MÁQUINAS PARA
MADEIRA DE FAMA
MUNDIAL



**FÁBRICA
EM
AUXERRE
(França)**

Casa fundada em 1847

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

Filial Portuguesa:

GUILLIET, L.^{DA}
Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — **LISBOA**

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, 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 S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

MAQUINAS E APARELHOS

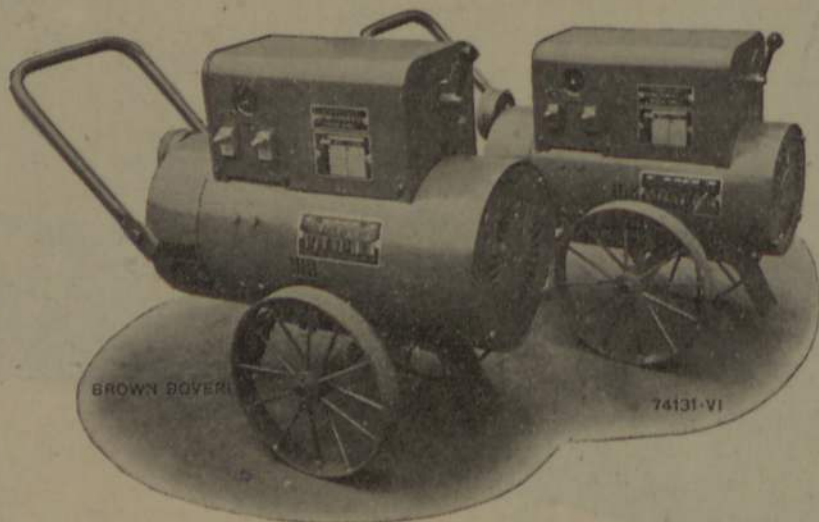
BADEN



SUIÇA

Fornecimento de locomotivas eléctricas, turbinas a gaz, troleibuses, centrais eléctricas completas.

Turbinas a vapor industriais para todas as potências utilizáveis, turbinas de contra-pressão.



Aparelho de soldadura

Electrificação de fábricas, motores eléctricos, transformadores, mutadores a vapor de mercúrio, emisoras de radiodifusão, válvulas para rádio, etc., etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. DE SA DA BANDEIRA, 481, 2.ºD. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 2 3411

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

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1581

1 — NOVEMBRO — 1953

ANO LXVI



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

N.º

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: (Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 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 DE CALDAS NOGUEIRA

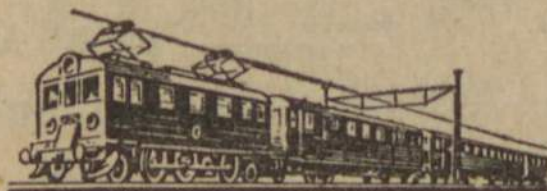
COLABORADORES:

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
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Problemas da Via Férrea, por <i>ORLANDO GALRINHO PERNES</i>	291
Primeiro centenário do «Jornal do Comércio»	294
A grande artéria ferroviária através de Bruxelas, por <i>GUERRA MAIO</i>	297
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	299
Engenheiro Pinto Teixeira	300
Coordenação das Linhas Férreas Europeias	300
Engenheiro Carlos Manitto Ferreira Torres	300
Linhas Portuguesas	300
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	301
Há 50 anos	301
Recortes sem comentários	302



Problemas da Via Férrea

CONSIDERAÇÕES SOBRE O MATERIAL MIÚDO DE CAMINHOS DE FERRO

Por ORLANDO GALRINHO PERNES

VI

I — Escápuas e tirefões

AS escápuas e tirefões devem resistir aos esforços que tendem a arrancá-los e a deformá-los, permitindo:

1.º — dar e manter uma bitola correcta em ambas as filas de carris;

2.º — reforçar a estabilidade lateral da via;

3.º — resistir aos esforços de baixo para cima exercidos pela patilha opondo-se a toda a inclinação do carril, diminuindo, por conseguinte, a deteriorização da superfície superior da travessa, sob a acção de eixos pesados;

4.º — atenuar o escorregamento longitudinal dos carris.

O apêto das escápuas ou tirefões deve ser de molde a consentir uma certa elasticidade.

O uso de tirefões está mais generalizado pois comporta-se melhor ao esforço de arranque, sendo a resistência oferecida

cêrca do dobro ou do triplo do da escápuas.

É de acentuar que a escápuas, devido à sua secção quadrada, mantém melhor a bitola da via, pois que os tirefões, devido às vibrações dos carris, destroem as fibras da madeira, dando aso a uma certa folga, permitindo a entrada da água e consequentemente um ineficaz apêto.

Todavia os trabalhos de conservação são mais onerosos, porque devido aos arranques frequentes, o orifício da escápuas não lhe dá suficiente apêto, reconhecendo-se, por conseguinte, superioridade somente em travessas com pouco uso.

Este sistema usa-se muito na América, talvez por ser um país de grande riqueza florestal.

Como é difícil obter um contacto perfeito entre o tirefão e o bordo da patilha do carril, tem-se recorrido a uma pregação indirecta, interpondo um sistema elástico, o que parece dar resultados satisfatórios.

Este sistema de pregação, com a inter-

posição de grampos, opõe-se enèrgicamente a todo o movimento vertical, permitindo contudo uma certa flexibilidade, necessária ao movimento ondulatório dos carris, sob a carga rolante.

É forçoso notar que os grampos não devem assentar directamente sobre as travessas, mas sim sobre chapins resistentes, porque se tem observado não darem o resultado desejado.

II — Chapins e Forros ou Palmilhas

O chapim é indispensável, porque:

1.º — reduz a pressão unitária exercida pelo carril sobre a travessa;

5.º — torna solidários os dois ou mais tirefões da travessa;

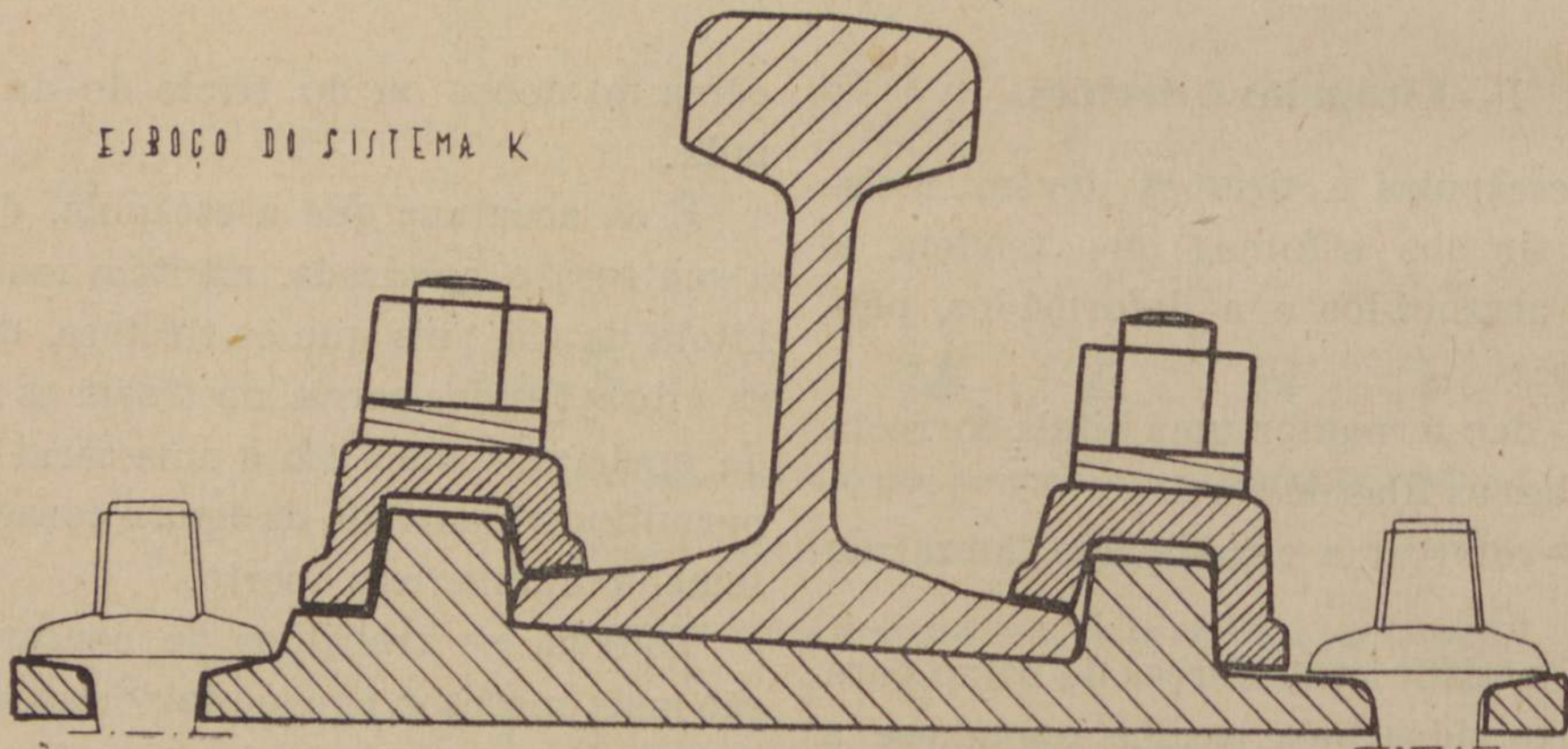
6.º — dispensa a sabotagem das travessas ;

7.º -- dispensa o uso de cunhas Barberot.

Para que seja satisfeita a primeira condição, é no entanto imprescindível que o chapim tenha dimensões proporcionais.

Não deve ter fraca espessura, para que a flexão devida à passagem da carga rolante não seja pronunciada, sendo o seu comprimento proporcional à largura da patilha do carril e a largura limitada pela da travessa. As relações entre a superfície de apoio do chapim e a superfície do contacto

ESBOÇO DO SISTEMA K



2.º — impede o derrubamento do carril, pois que absorve parte do esforço lateral a que o carril está submetido, conquanto, na sua falta, esse esforço seja sòmente absorvido pelos tirefões;

3.º — contribui vantajosamente para manter uma bitola mais perfeita;

4.º — impede o corte de travessa pelo carril, aumentando a sua duração, evitando a retirada prematura, especialmente quando se trata de madeira macia;

entre a patilha do carril e a travessa, deve aproximar-se do valor 2.

É de aconselhar o uso de chapins com a base lisa, porque as nervuras, apesar de impedirem o seu deslocamento, têm o inconveniente de deteriorar as travessas, opondo-se a um contacto interno.

São vários os processos imaginados para que a segunda condição seja satisfeita, prevalecendo, no entanto, os que comportam um elemento elástico, para amortecer

os efeitos dos esforços que solicitam a via, prescindindo de simples ou duplo rebordo e evitando o aperto directo dos tirefões sobre a patilha do carril.

O chapim com rebordos ou ganchos tem o inconveniente destes se desgastarem com o uso, devido aos movimentos vibratórios do carril.

Em face destas considerações, e atendendo a que não deve haver ligação íntima entre os tirefões e a patilha do carril, servindo aqueles sòmente para fixar o chapim metálico, o *sistema K* usado na Alemanha, deve ser o que melhor satisfaz e é idêntico aos da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro da Bélgica (assentamento Angleur-Athus) dos Caminhos de Ferro Neerlandeses e dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.

Este sistema apresenta as seguintes vantagens:

1.º — Protege as travessas contra a putrefacção prematura, pois que os movimentos vibratórios dos carris não se transmitem directamente aos tirefões, atenuando-se o derrubamento do carril, porque os tirefões estão situados a apreciável distância da patilha;

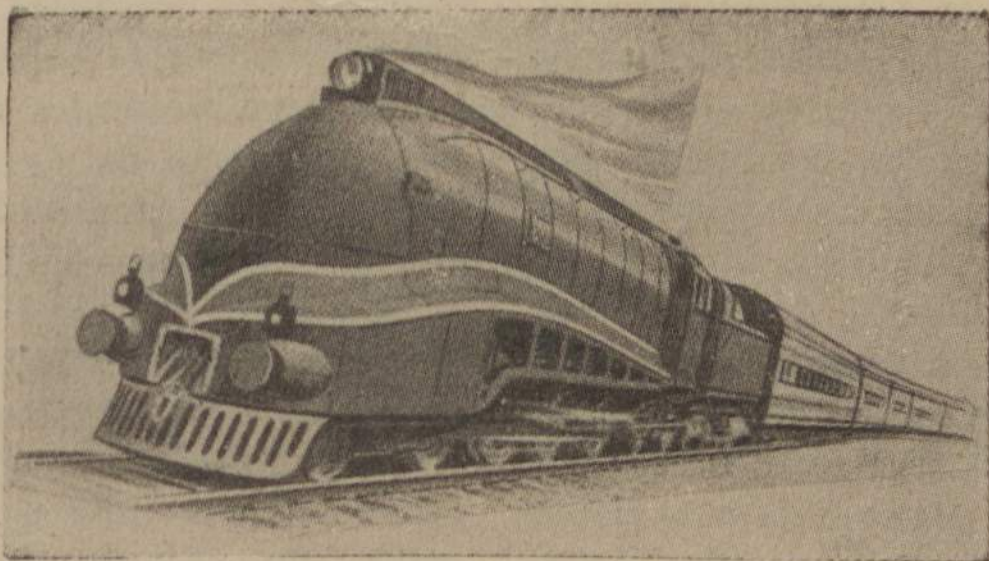
2.º — A conservação da via torna-se mais económica, podendo o chapim ser colocado sobre a travessa, durante a sua preparação.

O desgaste entre a patilha do carril e o chapim só se torna apreciável no fim de muitos anos de uso constante, não constituindo, por isso, um motivo para não se adoptar o chapim.

No entanto, é costume interpor um fôrro ou placa de matéria branda ou elástica (madeira de choupo comprimida impregnada de creozote ou bakelite, «cautchouc», feltro, etc.), de modo a atenuar o esforço de penetração devido a cargas pesadas sobre a parte superior da travessa, a diminuir os desgastes e a contribuir para melhorar a suavidade do rolamento.

Se, por razões de ordem económica, não for possível proceder a um assentamento total sobre chapins, é de aconselhar, todavia, que se usem nas curvas de raio inferior a 800 metros e nas travessas de junta e contra-junta.

Algumas empresas ferroviárias dispensam o uso de chapins, sobretudo quando se usam carris de patilha larga.



Primeiro Centenário do «Jornal do Comércio»

O sr. General Raúl Esteves, do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e presidente da Assembleia Geral da «Revista Militar», leu a Mensagem da Grande Comissão que representava toda a Imprensa de Portugal

A PESAR de terem decorrido com muita simplicidade, nem por isso deixaram de se revestir de distinção e de um alto significado cívico e de camaradagem as comemorações do primeiro centenário da fundação do «Jornal do Comércio». Pode-se dizer, sem exagero, que a Imprensa portuguesa teve, no dia 17 de Outubro, a sua grande festa e a sua consagração.

O «Jornal do Comércio», tendo nascido num período em que as discussões políticas apaixonavam os homens e os dividiam, soube manter uma excepcional linha de conduta, não para agradar a gregos e troianos mas, acima de tudo, para defender com isenção e absoluta imparcialidade os interesses colectivos. A longevidade do «Jornal do Comércio» é uma lição e é um exemplo. Com efeito, todos os jornais que existiam à data da sua fundação ou vieram a publicar-se pouco depois, todos eles, com excepção de «O Comércio do Porto», desapareceram.

Um jornal, até certo ponto, pertence exclusivamente à empresa que o publica, de certo ponto em diante, quando os seus interesses estão ligados aos interesses colectivos, começa a pertencer ao País. É este o caso, entre outros, do «Jornal do Comércio».

Um grande número especial, colaborado por algumas das mais ilustres individualidades nacionais, constituiu a primeira manifestação comemorativa do centenário do «Jornal do Comércio». Esse número, pela qualidade da sua colaboração, só por si bastaria para nos dar a justa medida do prestígio que o brilhante diário de Dinis Bordalo Pinheiro gosa em diversos sectores da vida portuguesa, porque se contam também por muitas dezenas as firmas industriais, das mais importantes, que quizeram marcar a sua presença nessas páginas.

Ao meio dia, na sala da administração, reuniu-se

todo o pessoal que trabalha naquele jornal, em convívio fraterno. O sr. Dinis Bordalo Pinheiro, que foi a primeira pessoa a fazer uso da palavra, depois de manifestar o seu reconhecimento e a sua amizade, distribuiu por todos os seus cooperadores uma lembrança para assinalar a data centenária, e afirmou que, na impossibilidade de abraçar a todos, abraçava o mais antigo da casa: Afonso Correia, que há 43 anos trabalha na tipografia.

Em seguida, um dos cooperadores do «Jornal do Comércio» ofereceu ao sr. Dinis Bordalo Pinheiro, em nome de todos, um valioso objecto de arte, acompanhado de palavras de muita estima.

Durante todo o dia, centenas de pessoas foram apresentar cumprimentos à Direcção e à Redacção do jornal centenário.

Às 15 horas, os membros do Conselho Geral e da Direcção da Caixa de Reformas dos Jornalistas, foram cumprimentar o Director do «Jornal do Comércio», bem como o cônego Mons. Avelino Gonçalves, ilustre director das «Novidades».

Às 16 horas chegaram os membros da grande Comissão da Imprensa e da Comissão Executiva das comemorações centenárias.

Estavam presentes os srs.: General Raúl Esteves, presidente da Assembleia Geral da «Revista Militar»; Dr. Afonso de Andrade, presidente do Grémio da Imprensa Diária; dr. Augusto de Castro e coronel Pereira Coelho, director e sub-director do «Diário de Notícias»; Dr. Guilherme Pereira da Rosa, director-adjunto de «O Século»; Augusto Pinto, presidente do Sindicato dos Jornalistas; Urbano Rodrigues; Raúl de Oliveira, director do «Mundo Desportivo», Dr. Alberto Xavier e Carlos d'Ornellas, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Então, o sr. General Raúl Esteves leu a seguinte mensagem:

Ex.^{mo} Sr. Director do Jornal do Comércio

Na comemoração do seu glorioso centenário, a Grande Comissão que representa toda a Imprensa de Portugal vem trazer ao Jornal do Comércio as suas calorosas saudações e a sincera expressão do seu elevado apreço pelos valiosos serviços que ele tem prestado à manifestação da opinião pública nos diversos ramos da actividade social portuguesa.

Um século de labor jornalístico representa bem, no nosso país, uma árdua e persistente luta de todos os dias no cumprimento da grandiosa missão que incumbe à Imprensa, como órgão imprescindível para a verdadeira defesa dos interesses nacionais.

Na sua vasta colaboração, tão brilhantemente afirmada desde a sua fundação nos tempos da regeneração nacional devida ao constitucionalismo, figuram os nomes mais prestigiosos daqueles vultos das letras e da política, que se notabilizaram em todo este século decorrido desde o início da sua publicação.

No liberal acolhimento dado nas suas colunas a todas as opiniões sensatas e correctas, o Jornal do Comércio, nas épocas de mais ardentes discussões políticas, era a tribuna franca e cavalheiresca que se oferecia àqueles que desejavam expôr as suas ideias sobre os problemas nacionais, e, como dizia o grande jornalista que foi Manuel Pinheiro Chagas: não era de estranhar que a doutrina de um artigo fosse combatida por outro artigo que figurava no mesmo número.

Assim, compreende-se bem que a secular continuidade de publicação do Jornal do Comércio traduz uma exuberante manifestação do seu prestígio na opinião pública, e, ao completar o seu centenário, constitui uma solene e vigorosa afirmação do valor jornalístico que ele representa e da elevada significação que tem o papel da Imprensa na vida nacional.

Esta mensagem foi assinada pelos directores dos diários de Lisboa e Porto; pelo presidente do Grémio Nacional da Imprensa Diária; pelo representante, na capital, do «Diário dos Açores», o quotidiano mais antigo do Arquipélago; pelos presidentes da Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa de Lisboa e Sindicato Nacional dos Jornalistas.

Em seguida, o sr. Dinís Bordalo Pinheiro, em resposta e agradecimento, pronunciou o seguinte discurso:

Meus Senhores:

Confiou-me o destino, vai para 22 anos, o encargo e a honra de dirigir o mais antigo jornal diário português e de o trazer até esta data do seu primeiro Centenário.

É grande honra, também, para o Jornal do Comércio e para mim, receber V. Ex.^{as} nesta casa onde se conservam e continuam as tradições de um século de jornalismo. A V. Ex.^{as}, que são os altos representantes da imprensa portuguesa contemporânea, não preciso eu de lembrar quanto esforço, quantos contratempos, quantas fadigas, implica a direcção de um jornal. Mas, alguns momentos desta faina árdua de todos os dias vêm compensar, por vezes, os sacrifícios a que a função obriga — e o mais grato de todos, no que me diz respeito, é o deste dia que consagra um século de existência e de trabalho do Jornal do Comércio.

Reunidos pelo significado da data que celebramos, tendo em comum a experiência das actividades da imprensa, partilhando uma missão nacional que é de todos os jornais e a todos irmanada na mesma responsabilidade, bem podemos afirmar que o centenário do decano da imprensa diária portuguesa é uma data relevante para toda a imprensa. E as palavras honrosas da mensagem que me foi entregue, como director do Jornal do Comércio, atingem o seu mais alto sentido por exprimirem a consciência de tudo o que nos une

em face da Nação que servimos, da missão que desempenhamos e dos deveres que cumprimos. Como jornal mais antigo, o Jornal do Comércio aceita gratamente esta homenagem porque a partilha com os jornais que V. Ex.^{as} superiormente representam. Nem por isso, sem dúvida, é menor o meu reconhecimento pela distinção que esta homenagem traduz e que veio trazer a este dia mais uma nota feliz de emoção.

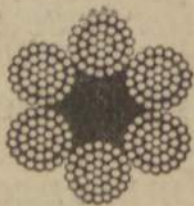
Sempre perfilhei, pessoalmente e como director do Jornal do Comércio, o princípio de estreitamento de relações, da cooperação mais íntima, da amizade sem sombras entre todos os membros da grande família da imprensa. Com especial empenho faço hoje o voto para que essas afirmações se realizem, doravante, sob todos os aspectos. Em mim e no Jornal do Comércio encontrarão sempre V. Ex.^{as} a mesma devotada estima e simpatia com que lhes agradeço, agora, de todo o coração, este acto de penhorante homenagem.

A todos V. Ex.^{as}, em meu nome pessoal e no deste velho diário que hoje celebra os cem anos, muito e muito obrigado».

De entre as numerosas cartas recebidas, de altas individualidades, contam-se as dos srs. Presidente do Conselho, Ministro da Presidência, Embaixadores da Grã-Bretanha e Estados Unidos; do Dr. Pedro Teotónio Pereira, Embaixador de Portugal em Londres; da Senhora D. Luísa de Almeida e Albuquerque, veneranda Filha do fundador do «Jornal do Comércio»; da Associação Comercial de Lisboa.

O sr. comandante Sarmiento Rodrigues, Ministro do Ultramar, foi também apresentar, pessoalmente, cumprimentos ao sr. Dinís Bordalo Pinheiro.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» mais uma vez deseja significar ao sr. Dinís Bordalo Pinheiro e a todos os seus mais chegados cooperadores a sua camaradagem e a sua expressão muito sincera de parabéns pelo centenário do «Jornal do Comércio».





BRUXELAS — A nova estação central

A grande artéria ferroviária através de Bruxelas

Por GUERRA MAIO

O ano de 1953 marcou para os belgas e para a cidade de Bruxelas um grande acontecimento ferroviário. A conclusão da linha directa, através da capital, entre as estações do Sul e do Norte, ou seja a ligação imediata da rede francesa com a holandesa que, até agora, se fazia por um desvio pelo bairro do oeste.

A nova linha compreende seis vias, ou sejam duas para os comboios rápidos, duas para as tranvias e as outras para serviço de mercadorias. O governo belga aproveitou a ocasião para substituir as velhas estações do Sul e do Norte, construindo dois esplêndidos e vastos edifícios, do tipo alemão, quer dizer as bilheteiras, restaurantes, despachos de bagagens, etc., no rés-do-chão e as plataformas nos andares superiores, o que é duma alta comodidade para o público, simplificando-se ao mesmo tempo o serviço dos comboios.

Qualquer das duas estações são muito elegantes, com suas altas torres e ambas com um relógio de quatro mostradores, que se vêem de muito longe.

No meio da cidade construiu-se a estação central, vasto edifício, o qual, ao contrário das outras, tem as plataformas subterrâneas, a que dão acesso vastas e bem lançadas escadarias, tendo os comboios tranvias acesso por uma plataforma especial, com entrada e saída de passageiros.

Para o átrio central, abrem-se as bilheteiras, a estação telégrafo-postal, a cantina e o restaurante, tudo com as paredes revestidas de mármore e pedra polida de um efeito surpreendente.

Os comboios rápidos entre Paris, Anvers e Amsterdam atravessam a capital belga de lés a lés, sem manobras sempre demoradas e incômodas para o público. Era o que se teria feito em Lisboa, se o projecto do Engenheiro António Belo tivesse vingado, ou fosse a linha do Norte ligada à de Cascais, servindo a cidade, a navegação transatlântica e o Estoril. Todavia, se o projecto de António Belo não foi considerado, ficou a idéia, pois, como é sabido, a Direcção Geral do Porto de Lisboa pensa construir a gare marítima interna-

cional junto à estação do Cais de Sodré, com a ligação ferroviária de Braço de Prata à linha de Cascais, passando junto dela. É um projecto grandioso e, digamos, necessário, se quisermos fazer do Estoril uma estância de turismo europeia, mas muito menos custosa que a linha férrea através de Bruxelas.

Convém aqui dizer que a ligação da estação do Sul com o do Norte, não é ideia recente. Foi há cinquenta anos projectada, e durante tão longo período os planos e os trabalhos sofreram várias modificações, que retardaram a obra, tudo isso aliado à sua custosa construção, pois grande parte é feita sobre pilares e tabuleiros de ferro.

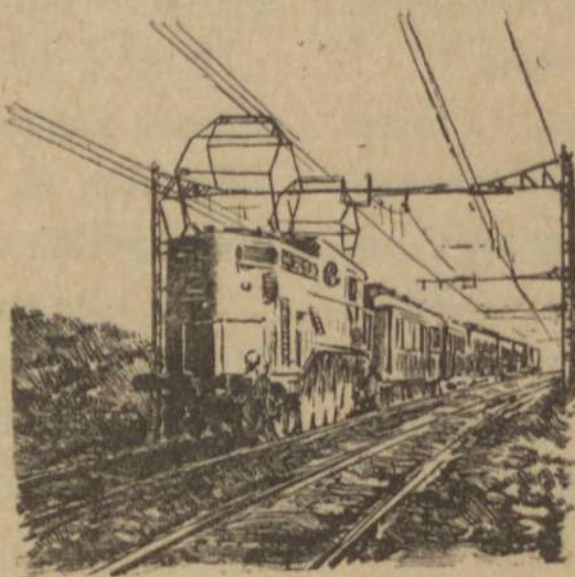
Primeiro pensou-se em fazer uma linha de via dupla, depois de quatro e, finalmente, de seis. Trabalhos por vezes interrompidos para ampliação dos que estavam feitos, por ter que se modificar túneis, dando-lhes maior altura, por causa da tracção eléctrica, que só mais tarde fora previsto. Mas ficou obra acabada e se a grande linha serve em magníficas condições o trânsito internacional dos comboios de Paris e Amsterdam, o serviço de tranvias substitui pela continuidade o metropolitano que a cidade não tem.

Até aqui os combóios Bruxelas-Anvers tinham o seu terminus na estação do Norte, agora vêm até à do Sul, com paragem na estação Central. Desta maneira a capital belga não terá tão cedo

metropolitano, nem de resto é preciso, não só porque o comércio está a afastar-se do centro, mas porque se está desenvolvendo grandemente o serviço de auto-carros urbanos. Não será, porém, demasiada fantasia supor que Bruxelas e Anvers serão mais tarde uma e única cidade, como a capital japonesa e Yokhoama. E' que ao longo dos 40 quilómetros que separam Bruxelas de Anvers, há já tantas construções que temos a impressão que são os arrebalde das duas cidades que se desenvolvem até se ligarem.

Todavia, em matéria de urbanismo, há por vezes surpresas que aparecem contra os melhores vaticínios. Durante muitos anos se avolumou a ideia de estender a cidade de Anvers para a outra margem do Escalda. Ponte, não era possível, por causa do movimento marítimo, pelo que se teve que optar pelo túnel sob o grande rio. Fez-se a obra que se inaugurou festivamente, mas o resultado foi mais que medíocre. A cidade prevista na outra margem, cresce tão devagar, que parece não ter adeptos, não tendo interessado vivamente nem o comércio nem a indústria, e muito menos as moradias.

E', talvez, o que viria a acontecer a Almada, se se fizesse a ponte sobre o Tejo, obra caríssima, cujo custo aplicado em outras necessidades mais urgentes teria melhor e mais proveitoso resultado, ninguém disso tenha a menor dúvida.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Olegário Mariano

Olegário Mariano, o príncipe dos poetas brasileiros, encontra-se de novo entre nós, não apenas como intelectual, não apenas como amigo do nosso país, mas, também, na alta qualidade de embaixador da grande Nação irmã junto do Governo português. Todos nós estamos, por esse facto, de parabéns. A presença de Olegário Mariano vem garantir a continuidade de uma política de amizade, de compreensão e de respeito mútuo entre os dois países de língua comum, política que os seus ilustres antecessores iniciaram tão brilhantemente, e que ao longo de muitas dezenas de anos foram alicerçando com uma devoção admirável.

Se Portugal tem no Brasil uma expressão americana e universalista, o Brasil, por sua vez, pode orgulhar-se de possuir, no seu país de origem, uma expressão peninsular e europeia. E se é certo que nenhum português, mesmo na qualidade de emigrante, se sente estrangeiro em terras de Santa Cruz, também, como réplica feliz, os brasileiros poderão dizer que nasceram com duas pátrias. Não será assim? Camões, que o falecido Afrânio Peixoto estudou com notável erudição e raro sentido crítico; Eça de Queiroz, António Nobre, não estão sempre vivos no culto dos brasileiros? E Olavo Bilac, mestre do soneto, Manuel Bandeira, Erico Veríssimo, José Lins do Rego, Ribeiro Couto e Olegário Mariano, não têm também em Portugal uma larga, comovida e atenta audiência?

Ainda bem que temos de novo em Portugal um poeta da sinceridade e da estirpe de Olegário Mariano. A presença deste grande poeta, como embaixador, é uma presença completa e prestigiosa do Brasil.

O novo paquete «Santa Maria»

Com a chegada, proveniente dos estaleiros de Antuérpia, do novo paquete «Santa Maria», o Tejo esteve em festa, no Domingo, 25 de Outubro. É mais uma maravilhosa unidade com que a frota portuguesa acaba de se enriquecer. Nação de gloriosas tradições marítimas, os navios portugueses, ao atravessarem os mares, levam consigo, com a bandeira nacional, não a imagem de um povo unicamente histórico, mas também — e é essa uma das nossas maiores glórias — o símbolo de uma nação que se remoçou e reencontrou.

Os nossos artistas



SALOIO — Óleo de Barata Moura
(Pertence à colecção do Ex.^{mo} Sr. José Rufino Peres)

Grupo de artistas portugueses

Na Sociedade Nacional de Belas Artes está patente ao público a 12.^a Exposição do Grupo de Artistas Portugueses. Estamos perante um grande acontecimento e há que felicitar os seus organizadores, quer pelo número de expositores, quer, sobretudo, pela qualidade dos trabalhos. Poucas vezes, como agora, a qualidade e a quantidade coincidiram e se harmonizaram com tanta beleza e tanta altura.

O Grupo, em homenagem à memória de António Ramalho, apresentou, em lugar de honra, algumas telas deste notável pintor. A ideia é feliz. Trata-se de trazer ao conhecimento e à admiração das novas gerações a obra daqueles pintores que, tendo sido mestres há cinquenta anos, ainda hoje se impõem e cativam a nossa atenção. A exposição trouxe-nos alguns dos grandes mestres de hoje, como Falcão Trigo, Conceição Silva, António Saúde, Mário Salvador, D. Alda Machado dos Santos, Raquel Roque Gameiro, Domingos Rebelo, D. Maria de Lourdes Melo e Castro, Severo Portela Júnior, Fernando Santos, Alberto Sousa e outros, muitos outros ainda. E, entre os mais novos, Jardim Portela, com um lindo quadro.

Raúl Xavier, um grande nome da escultura, apresenta três trabalhos notáveis.

Engenheiro Pinto Teixeira

O ilustre Engenheiro Pinto Teixeira, ex-Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, funções que deixou de exercer por motivo de ter assumido o alto cargo de Inspector Superior do Fomento, foi recentemente homenageado, durante a sua passagem pela Beira, pelos ferroviários daquela Divisão, com um «Pôr-de-Sol» dançante na delegação da Beira do Clube Ferroviário.

A essa festa, a que se dignaram assistir o sr. Engenheiro Pinto Teixeira e sua Esposa, estiveram presentes numerosos ferroviários de todas as categorias e respectivas famílias.

Antes da festa, o sr. Engenheiro Inácio Gonçalves, Presidente da Delegação, conduziu o ilustre homenageado para a mesa de honra e, num breve discurso, explicou à numerosa assistência o significado daquela reunião e pôs em evidência os bons serviços que a Província de Moçambique ficava devendo aos 25 anos da chefia do sr. Engenheiro Pinto Teixeira e o prazer que todos os ferroviários sentiram em trabalhar sob as suas ordens.

Ao terminar, o sr. Eng. Inácio Gonçalves pediu ao ex-Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique que aceitasse uma lembrança que a classe ferroviária da Beira desejava oferecer-lhe como preito de homenagem.

O sr. Eng. Pinto Teixeira, ao receber essa lembrança, constituída por um serviço de chá de prata lavrada, declarou que o êxito da sua administração se devia à excelente colaboração que lhe foi dada por todos os seus subordinados, não sendo de esquecer os da Beira que, num trabalho árduo e constante, sem olhar a sacrifícios, contribuíram para que ele pudesse cumprir aquilo que prometera ao Governo da Nação: um rápido melhoramento dos serviços do porto e caminho de ferro da Beira.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dá com muito prazer esta notícia e apresenta ao sr. Engenheiro Pinto Teixeira os seus melhores cumprimentos de felicitações, pois é sempre grato a quem trabalha sentir em sua volta o calor da simpatia dos seus colaboradores e subordinados.

Coordenação das Linhas Férreas Europeias

Reuniram-se em Bruxelas, no dia 15 de Outubro, os ministros das Comunicações de diversos países, entre os quais o nosso, para constituir uma organização destinada a coordenar as linhas férreas da Europa.

Presidiu à reunião o ministro belga, sr. Segars.

Engenheiro Carlos Manitto Ferreira Torres

Tendo sido aprovado o seu processo de reforma voluntária, foi afastado do serviço, onde revelou qualidades excepcionais de trabalho e inteligência, o ilustre engenheiro sr. Carlos Manitto Ferreira Torres, vogal secretário da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Aliando à sua cultura científica uma cultura literária invulgar, o sr. Engenheiro Carlos Manitto Ferreira Torres, que tem honrado as colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com a sua prestigiosa colaboração, é autor de vários trabalhos, entre os quais figura o que se intitula *O Clima construtivo da Nação ou três casos diferentes da mesma Verdade*. A esse trabalho, que expõe, brilhantemente, as soluções do problema turístico do triângulo constituído por Setúbal, Almada e Barreiro, nos referimos na devida altura.

Mas, nesse mesmo trabalho, o ferroviário ilustre que sempre foi, continua presente, interessando-se pelos assuntos referentes aos caminhos de ferro.

Ao nosso ilustre amigo e colaborador, apresentamos, muito cordealmente, os nossos cumprimentos.

Linhas Portuguesas

Substituição das pontes da linha da Beira Alta

As pontes da linha da Beira Alta vão ser substituídas por novas pontes, que serão construídas nos mesmos locais das actuais, fazendo-se a substituição por ripagem lateral, sem que haja qualquer interrupção de tráfego.

Após a visita de carácter geral, feita no dia 14 de Setembro, ao troço da linha onde as pontes estão localizadas, foram as mesmas percorridas, pormenorizadamente, durante quatro dias, por dois engenheiros alemães de casa fornecedora das estruturas e pelo sr. eng. Oscar Amorim, chefe da Região de Obras Metálicas da C. P., com sede na Figueira da Foz. Durante essa visita, escolheram-se os locais para estabelecimento de estaleiros, ramais de serviço, etc..

Para se fazer uma ideia da importância da obra a realizar, citam-se os seguintes números:

A ponte do Luso tem 300 e poucos metros de extensão com cerca de 30 metros de altura; a de Dao 190 metros, aproximadamente, de extensão e 50 metros de altura; variando as restantes entre 100 e 200 metros de extensão. O peso das novas estruturas andarà à volta de 3.500 toneladas e o custo total cerca de 50 mil contos.

As novas pontes serão inauguradas nos primeiros meses de 1954.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Concluíram-se há pouco os trabalhos de instalação duma linha telefónica ligando a cidade de Nachila, no Caucaso, com a montanha Eibrus, que mede 6.000 metros de altura. Essa linha telefónica é agora a mais alta do mundo.

(do *Dagens Nyheder* — Estocolmo)

O dr. Salis encontrou um insecto até agora desconhecido a que deu o nome de *embius*. Vive em túneis que ele mesmo constrói e é tão delicado que uma leve brisa pode fragmentá-lo. É o único animal que pode correr normalmente para a frente e para trás. Calcula-se que descenda das termitas da época pré-histórica.

(de *Lea-me* — Montevideo)

Estão já a funcionar as grandes turbinas da fábrica Vemork, na Noruega, com 190.000 cavalos de força, alimentados pela queda de água de Rukeb, de 450 metros de altura. A fábrica dedica-se à preparação de nitrato.

(da revista *Le Fait du Jour* — Paris)

Foi inaugurado em Tesistown um monumento à mulher que descobriu os «cocktails»: Betty, caixeira dum bar. Uma vez os soldados americanos roubaram alguns galos que foram depois preparados e as penas dos rabos amarradas nos copos de aguardente. Quando um soldado queria beber, gritava a Betty que lhe trouxesse um «cock-tail» (rabo de galo).

(do *Journal de Charleroi*)

A clitocilina, produto extraído de certos cogumelos brancos, está sendo empregada nos hospitais franceses contra a tuberculose.

(da revista *Europe-Amérique* — Paris)

O «Raio da Morte» é uma cortina de radiações que faz parar e fundir imediatamente o magneto de qualquer avião. As ondas de ultra som, inaudíveis para o ouvido humano, têm vibrações capazes de causar a morte súbita a qualquer ser vivo a uma distância considerável do alvo.

(do semanário *Answers* — Londres)

Pela primeira vez na sua vida um rapazito empregado no «Café Flori», de Nice, foi a um hipódromo. Nada entendia de cavalos. Escolheu por palpite um cavalo e apostou as suas economias. Com grande surpresa sua, no final da corrida, verificou que ganhara com 80 centimos setenta e seis mil francos.

(do diário *Quotidien* — Paris)

O cientista japonês Matsuo verificou que certos formigueiros são construídos de modo a ser ali mantida uma temperatura agradável mediante um sistema de ar condicionado: formigas adestradas abrem pela manhã os orifícios e fecham-nos quando a noite se aproxima.

(da revista *France-Illustration* — Paris)

Como lhe fosse negada licença para sair de noite, a menor de 15 anos Ida Iornes, de Tapazan, deu um pontapé contra uma pedra... desenterrando uma caixa que continha cerca de dois mil dólares.

(do semanário *Caras y Caretas* — Buenos Aires)

O homem há meio milhão de anos era antropófago. Gostava de comer os miolos dos seus irmãos. As cabeças encontradas há anos, perto de Pequim, pertencentes ao homem do período da transição entre o macaco e o homem, são restos duma espécie de açougue pré-histórico. Talvez venha daí o hábito de ainda hoje o homem se alimentar com carne.

(da revista *Nature* — Paris)

Hawai prepara-se para festejar o segundo centenário do nascimento do seu rei guerreiro Kamanchanka I. Vão efectuar-se festas sumptuosas, haverá bailes, cortejos, e centenas de representantes de todas as regiões do arquipélago tomarão parte nas comemorações. Entretanto os historiadores pretendem que aquele rei não pode ter nascido antes de 1773, e as investigações levadas a efeito quase lhes deram razão.

(de *Dimanche Illustré* — Paris)

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Novembro de 1903)

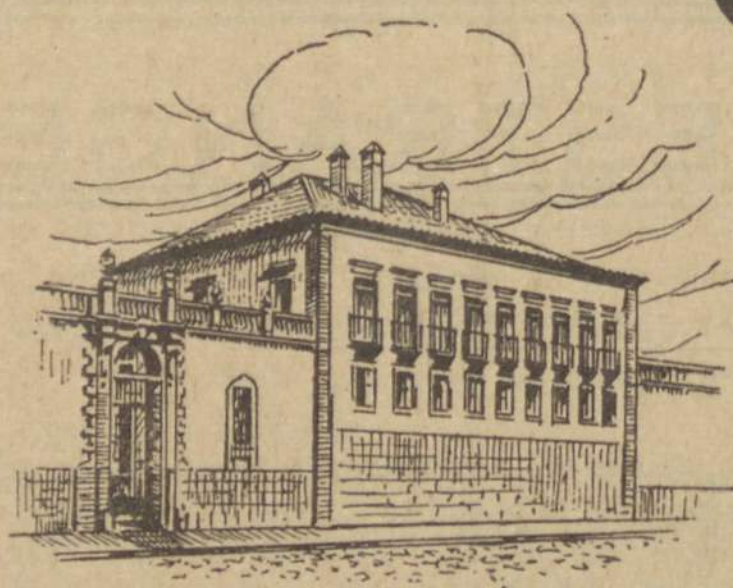
Linhas Portuguezas

Caminho de ferro do Malange — Os trabalhos d'este caminho de ferro teem proseguido activamente. Os pilares e encontros da ponte sobre o rio Lucala estão quasi concluídos, devendo executar-se brevemente o lançamento do taboleiro metallico, que já se encontra em Loanda, parte no proprio local da ponte. Estão estudados e implantados no terreno 35 kilometros do traçado. Logo que a ponte esteja concluída, a construção proseguirá com toda a actividade.

A Loanda teem chegado muitos vapores com material.
Apedrejamento de comboio — Foi preso em Fornos de Algodres Joaquim Ribeiro, por ter apedrejado o «sud express» n.º 21. ao kilometro 158,300 em Muda do Peso.

Beira Alta — Reune, em meados do corrente mez, o tribunal arbitral incumbido de resolver o litigio entre o governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Sant'Anna a Vendas Novas — Está ligada a estação de Vendas Novas com a margem esquerda do Tejo junto da ponte em construção. Mede 66 kilom. a linha até ahí. Na ponte está já assente o 12.º tramo. Faltam-lhe dois.



ABERTO TODOS OS DIAS, EXCEPTO ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DAS 11 ÀS 17. ENTRADA GRÁTIS.

PASSAM JUNTO DESTE MUSEU:

ELÉTRICOS DA CARREIRA 9
AUTOCARROS DA CARREIRA 25



Domingos de Lisboa

MUSEU DA CIDADE DE LISBOA

(R. DO AÇÚCAR - POÇO DO BISPO)

INSTALADO no antigo palácio da Mitra, «uma verdadeira pérola dos arredores da Capital», segundo a opinião de Júlio Castilho, o «Museu da Cidade de Lisboa», apesar da sua fundação recente, apresenta já um conjunto de preciosidades que a Câmara Municipal, num esforço incessante, muito se tem empenhado em valorizar, de ano para ano.

Colecções de gravuras e desenhos, alguns dos quais de grande valor documental e artístico, pinturas de artistas portugueses do século XIX e contemporâneos, peças arqueológicas de várias construções desaparecidas, cerâmica, medalhística, etc., constituem o principal recheio deste interessantíssimo Museu que é justo orgulho da cidade de Lisboa.

Recortes sem Comentários

«O calado é o melhor»

Uma das pragas que infestam os jornais é a das «cartas do assíduo leitor» (alguns assinam: «ácido»). É como a das moscas nas estâncias de veraneio, visto recrudescer com a quadra que findou. As férias excitam a bossa epistolar, pois é bem certo ser a ociosidade a mãe de todos os vícios.

De tão habituados à praga, limitámo-nos a dar o destino merecido às epístolas anónimas. Decerto não nos julgamos acima da crítica e agradecemos até às sugestões dos nossos leitores e comentários ao que se publica nas nossas colunas. Apenas lemos, porém, as cartas que são assinadas.

Quem não tem a simples dignidade de subscrever com o seu nome as opiniões que emite dá logo a entender que não tem muita confiança nelas, que não as considera sérias, sensatas. Olaro que somos da mesma opinião, e não lhes ligamos nenhuma importância.

Apenas lamentamos a existência de seres que até escrever o seu nome lhes mete medo. Talvez tenham vergonha de o usar e decerto têm razão. Nesse caso, porém, seria preferível estarem calados. É precisamente nesta quadra que se faz o dito certo: «o calado é o melhor».

(de O Primeiro de Janeiro)

«Maridos» nos trabalhos domésticos

EDIMBURGO, 29 de Agosto — Cerca de 1.300 mulheres regressam esta semana aos seus lares, em todo o Mundo, dispostas a fazer com que os maridos ponham o avental. Essas mulheres, que representavam 47 nações, discutiram novas idéias acerca do lugar do homem no lar, durante uma conferência que durou uma semana no 8.º congresso inter-

nacional da economia doméstica realizada em Edimburgo. As congressistas decidiram que lavar os pratos ou limpar a carpete com o aspirador já não é considerado como encargo especial para a dona de casa, mas sim como um dever do marido.

Um dos grupos mais interessantes era o dos países escandinavos, onde a economia doméstica e os níveis caseiros atingiram já alto nível. A contrastar, a delegação jugoslava confessou o seu atraso e fez um apelo para que as suas professoras tenham oportunidade de se treinarem em países mais adiantados.

Não existe desmazelo na campanha para que o homem vista avental. Uma proposta foi que se ensinasse aos rapazes, na escola, a ciência doméstica. Outra resolução aprovada

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias QUEIRA ENVIAR \$550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 6 4972

apelava para que todos aqueles que têm influência sobre a opinião pública mostrassem que os trabalhos caseiros não são de modo algum inferiores às outras ocupações próprias das mulheres.

O congresso, que se reuniu na Grã-Bretanha pela primeira vez, teve o patrocínio da rainha Isabel. — (Reuter).

Uma cadeia de mulheres entregue à direcção de uma congregação religiosa

LISBOA, 4 — O Ministério da Justiça entregou á Congregação do Bom Pastor, a direcção da Cadeia de Tires (mulheres) e do Reformatório de Viseu, que passa a designar-se por Reformatório do Bom Pastor e S. José, passando o Instituto do Corpo de Cristo, de Vila Nova de Gaia, a desempenhar as funções correspondentes a uma colónia correcional.

A Congregação recebe 12.700\$00 anuais por cada internada, para despesas de alimentação, vestuário e calçado, e mais 25 por cento da verba concedida para estas despesas, que será destinada a cobrir os encargos da luz, abastecimento de água, limpeza e serviços clínicos.

O acordo reconhece a independência da Congregação quanto aos programas e métodos de educação, ensino e disciplina, desde que se subordinem às finalidades dos estabelecimentos e sejam observadas as decisões judiciais.

(de *A União*, de Lourenço Marques)

Estranha aventura

Decorreu em Maritzburg, África do Sul, um julgamento sensacional que tem apaixonado a opinião pública sul-africana, que o tem acompanhado através dos extensos relatos nos jornais.

O litígio nasceu da herança legada por morte do Almirante Weston, que possuía uma grande propriedade no distrito de Bergville.

São partes litigantes neste sensacional julgamento, de um lado a viúva do Almirante, Rein Weston e do outro, sua mãe Elizabeth Weston e seus irmãos Anara Walker e Max Weston.

Numa das últimas audiências, Carl Reins, marido de Rein Weston, contou no seu depoimento uma estranha história, que por estar ligada a uma aventura passada com ele em Lourenço Marques, há anos, não resistimos à tentação de a reproduzir nas nossas colunas.

Segundo o seu depoimento, Carl Weston conheceu em 1934 a que hoje é sua mulher, quando ambos estudavam na

Universidade de Bona, Alemanha. No mesmo ano partiu para o Japão num grupo de estudantes da Alemanha que visitavam aquele país no prosseguimento de uma política de intercambio cultural entre os dois países.

No Japão, Carl Weston, demorou-se três anos e tendo perdido as simpatias do Governo Alemão, ele e «miss» Weston em vez de voltarem para a Alemanha, seguiram para a China.

Nesse país, porém, acabaram os dois por ser presos, tendo Kathleen sido posta em liberdade por intervenção do Consul da Grã-Bretanha, mas continuando Carl detido num campo de concentração onde permaneceu quatro anos.

Ao fim desse período, Carl Weston foi entregue às autoridades alemãs que o levaram para Hong-Kong e meteram-no a bordo de um navio alemão com destino à Alemanha.

Mas Carl Weston conseguira por essa altura enviar por vias «subterrâneas» uma aflitiva mensagem ao Almirante Weston, dizendo-lhe que quando o navio chegasse a Marselha ali aguardaria em local combinado a resposta a essa sua mensagem.

O auxílio do Almirante não faltou, pois que em Marselha, no local combinado, esperava o um bilhete de passagem para Durban que ele aproveitou imediatamente iludindo os alemães.

Quando o barco chegou ao porto de Durban — declarou ele — esperavam-me no cais o Almirante e sua esposa, mas as autoridades de Imigração não me deixaram desembarcar e meteram-me a bordo de um país japonês que seguia viagem para Lourenço Marques.

«Novamente fui proibido de desembarcar nesse porto e o comandante, quando soube quem eu era, mandou-me prender a bordo e disse-me que me levaria de regresso ao Japão.

Quando o navio abandonou o porto de Lourenço Marques e estava já muito ao largo, fugi do camarote onde me mantinha preso e atirei-me ao mar. Nadei durante toda a noite primeiro que alcançasse, exausto, a costa de Lourenço Marques, onde me mantive escondido durante 4 dias.

Em Lourenço Marques veio ao meu encontro a minha amiga Kathleen e atravessámos os dois a fronteira da União da Africa do Sul a pé.

O resto da história é uma sequência sem interesse para nós, que descreve as posteriores aventuras de Carl Weston na Africa do Sul, que se pode vangloriar de ter metido uma grande «lança em Africa»: nadar durante uma noite inteira na baía do Espírito Santo, sem ser molestado... Talvez os nossos tubarões estivessem em greve por aquela altura!

(do *Guardian*, de Lourenço Marques)

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.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

A excelência das matérias primas empregadas e o mais moderno sistema de fabrico — explicam as características superiores dos PRODUTOS DE FIBRO-CIMENTO

Cimianto

- * Tubos e acessórios, de 40 a 600 m/m, para todos os fins.
- * Chapas lisas e onduladas, para revestimento e cobertura.
- * Reservatórios.
- * Peças moldadas.

Serviços técnicos especializados

Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZEM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA
Telef. 62 ALHANDRA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAIS

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS
— E CARGA —

CARREIRAS PARA:

AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL,
ENTRE ANGOLA E
O NORTE DA EUROPA
E AMÉRICA CENTRAL

Escritórios:

LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 3 0131 a 0138

PORIO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2 2342

Uma viagem tranquila!



Só com vidros inestilhaçaveis

COVINA

A SAIR:

Manual
do
Viajante
em
Portugal

1.º VOLUME

PEDIDOS À

«Gazeta dos Caminhos
de Ferro» — Rua da
Horta Seca, 7-1.º-LISBOA

NA METRÓPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS
ROLAMENTOS DE ROLETES

TIMKEN

FAZEM PARTE DO EQUIPAMENTO DE ORIGEM DAS :

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS (C. P.)
LOCOMOTIVA ELECTRIC (S. E.)
MOTORA ELECTRIC
e
CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS :

C. SANTOS, L.^{DA}
AV. DA LIBERDADE, 24-41
LISBOA

**Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}**

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A ZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

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

TOSSE?

