

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:—GRANDE DIPLOMA DE HONRA: LISBOA, 1888—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887-1934; Liège, 1907; Rio de Janeiro, 1908
——— MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904 ———

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONES: } (P. B. X.) 2 0 1 5 8
 } DIRECÇÃO 2 7 5 2 0



CONSELHO DIRECTIVO:

RAÚL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia; *RAÚL DA COSTA COUVREUR*, Presidente Aposentado do Conselho Superior de Obras Públicas e Membro Honorário da Associação Internacional de Caminhos de Ferro; *MANUEL J. PINTO OSÓRIO*, Engenheiro e Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Comandante *ÁLVARO DE MELLO MACHADO*, Administrador Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela; *ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL*, Engenheiro e Director da Sociedade Estoril

DIRECTOR-GERENTE E EDITOR:

CARLOS D'ORNELLAS, Jornalista e Director da revista de Turismo «Viagem»

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

——— *REBELO DE BETTENCOURT*, Escritor e *ÁLVARO PORTELA* ———

REDACÇÃO:

J. M. GUERRA MAIO, Jornalista; *ARMANDO FERREIRA*, Engenheiro; *VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA*, Professor; *DR. BUSQUETS DE AGUILAR*, Advogado e Professor

COLABORADORES:

CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; Doutor *JOÃO FARIA LAPA*, Professor Universitário; *JÚLIO BOTELHO MONIZ*, General; *ALEXANDRE DE MORAIS*, Brigadeiro; *AQUILINO RIBEIRO*, Escritor; *D. GABRIEL URIGUEN*, Engenheiro e Funcionário Superior da «RENFE»; *JAYME JACINTHO GALLO*, Capitão de Engenharia e Funcionário Superior da C. P.; *HUMBERTO CRUZ*, Major-Aviador; *MÁRIO COSTA*, Major de Engenharia; *ADALBERTO FERREIRA PINTO*, Engenheiro Civil e Capitão de Engenharia; *ANTÓNIO MONTÊS*, Chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P.; *DR. MANUEL MÚRIAS*, Director do «Diário da Manhã»; *JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS* e *ORLANDO GALRINHO PERNES* ———

67.º ANO

1955

Índice dos Artigos e Secções do 67.º Ano

1 9 5 5

	Pág.		Pág.		Pág.
Acidente Ferroviário na linha de Vendas Novas (O)	428	Caminhos de Ferro de Benguela (Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia dos).	202	D. C. T. (Missões da), Estudo do Major Adalberto C. F. Pinto	249
Acordo Colectivo (O) de Trabalho entre a C. P. e o seu Pessoal foi já assinado, 293 e	443	Caminhos de Ferro Britânicos (A Modernização dos)	22	D. Carlos e a Ponte da Ajuda (O Rei) na Estrada de Elvas a Olivença, por Amadeu Rodrigues Pires	25
Angola e o seu Banco Emissor	143	Caminhos de Ferro (Os) Europeus e o Turismo Social: por Fernando Campos	91	Devem saber (O que todos) 410, 420, 476, 34, 198, 272 e	302
Ambulâncias Postais	37	Caminhos de Ferro em Portugal (No Centenário dos) pelo Eng.º Frederico Quadros Abragão, 441, 437, 453, 469 e	485	Dois heriós (À memória de) João e Sebastião Roby).	394
Anedotas Ferroviárias.	393	Caminhos de Ferro Portugueses (O Centenário dos)	173	Ecos & Comentários, por Sabel, 409, 426, 443, 215, 231 e	334
Angola e Moçambique	109	Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos)	225	Electrificação (A) das linhas de Sintra e do Norte, 427, 36, 39, 86, 180 e	286
Angola, terra de Promissão, por Brito Leal	112	Caminhos de Ferro (Um Processo Novo de construir pontes para) 409		Engenheiro Espregueira Mendes	344
Ao correr da pena, por D. Francisco de Dromond Escórcio da Câmara	145	Caminhos de Ferro Ultramarinos. 436, 462, 88, 290 e	409	«Espanha» (O Livro) de Carlos d'Ornellas	168
Assembleia Geral da C. P.	216	Caminhos de Ferro (União Internacional dos)	476	Espectáculos, 446, 104, 185, 197, 217, 287 e	493
Aveiro, por Cláudio Corrêa de Oliveira Guimarães	387	Carnaval em Loulé	462	Estação do Rossio (A) foi reaberta ao serviço do público	267
Bitolas e disfarces nos aparelhos de mudança, por Orlando Galrinho Pernes	7	Casa da Imprensa, 85 e	182	Estarreja.	51
Brindes e Calendários, 381, 430, 442, 43 e	81	Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	449	Eurofima (A)	443
Boas-Festas, 410 e	437	Colaboradores (Os Nossos) 180, 231, 337, 417 e	479	Feiras Internacionais, 161, 177 e	274
Botelho Moniz (General).	54	Combatentes da Grande Guerra, 313 e	331	Feriado Nacional	478
Braga vive num acelerado ritmo de transformação e progresso	426	Comboios da Guerra (Nos) A Parada dos Pijamas, por Carlos de Brito Leal	391	Fernando Emidio da Silva (Doutor) 479	
C. T. T. (Pessoal dos).	337	Conferência (A IV) Comercial Ferroviária Portugal-Espanha, 313 e	417	Fernando de Sousa (Engenheiro José) 70, 174 e	189
Caixas de Reformas e Pensões e de Previdência do Pessoal da C. P.	349	Congresso dos Caminhos de Ferro (Comissão Permanente da Associação Internacional do) 218 e	235	Ferroviários Franceses de visita a Portugal	185
Câmara Portuguesa do Comércio em Paris	316	Congresso Ferroviário de Lille (No) 179		Figuras do Ultramar	162
Caminho de Ferro do Amboim, 154 e	383	Criminosa Violação da Soberania Portuguesa (O Estado da Índia e a) 200		Fomento de Angola (Algumas Anotações ao plano de) pelo Engenheiro José Manuel de Almeida Fernandes	123
Caminho de Ferro da Beira.	397	Crónicas de Viagem: Por Espanha, por Carlos d'Ornellas.	435	«Gazeta dos Caminhos de Ferro», 420, 5, 81, 217, 269, 290, 306, 419 e	496
Caminho de Ferro de Benguela (Companhia do) 229 e	381	Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por Jorge Ramos, 379, 425, 439, 456, 14, 83, 95, 170, 198, 282, 303, 317 e	346	Goa (A Questão de)	283
Caminho de Ferro do Limpopo, 300 e	410			Há 48 anos—Visita de S. A. R. O Príncipe D. Luís Filipe ao Ultramar)	400
Caminho de Ferro de Luanda (O)	373			História do Caminho de Ferro (Para a) A Locomotiva.	377
Caminhos de Ferro e Porto de Mormugão	395			Há 50 anos, págs. 381, 440, 460, 477, 47, 70, 103, 152, 177, 197, 228, 287, 306, 337, 350, 431, 444, 464, 478 e	497
Caminhos de Ferro (A Província de Moçambique e os seus)	371				
Caminhos de Ferro de Angola (Os) no Ano de 1954	205				
Caminhos de Ferro Argentinos (O Presidente Péron e os).	451				

	Pág.		Pág.		Pág.
Hora de Inverno	349	Pedro Correia Marques	344	Serviços Ferroviários Internacio- nais (Notáveis melhorias nos), por <i>Guerra Maio</i>	69
Horários dos comboios expressos (Alterações aos)	549	Pereira Coelho (Coronel)	317	Sociedade Estoril (A) e a moderni- zação da sua linha férrea	309
Imprensa, 374, 420, 460, 477, 43, 86, 99, 176, 290, 410, 444 e	478	Ponte (A) da Arrábida, sobre o Douro, no Porto.	347	Tarifas de passageiros dos com- boios (Modificação de).	348
Imprensa Periódica (XII Congresso da Federação Internacional da)	332	Pontes sobre o Tejo, por <i>Guerra Maio</i> , 423 e	460	Tracção eléctrica.. . . .	177
Jardim Zoológico de Lisboa, 182, 218, 444 e	480	Porto de Lisboa. Elementos estatís- ticos do ano de 1952 e Relatório de 1953.	417	Tráfego de longo curso (O)	442
Journées Internationales de la Trac- tion dans les Chemins de Fer. . .	465	Prazer de viajar em comboio (O) Interessantes comentários de um ferroviário espanhol	382	Tráfego de passageiros por Cami- nho de Ferro (Contributo para a análise quantitativa do) 59 e . .	75
Limiar de 1955 (No) A Falta de Juízo do Ano por <i>Armando Fer- reira</i>	373	Primavera no Algarve.	99	Transportes na Suíça e os seus pro- blemas (Os) 461, 475 e	491
Linhas Estrangeiras, 444, 49, 100, 195, 212, 322, 349 e	493	Publicações recebidas, 407, 436, 478, 35, 104, 183, 217, 228, 330, 350, 423, 464, 479 e	496	Transportes Internacionais (Pano- rama dos) 457, 471 e	335
Linhas Portuguesas, 176, 353 e . . .	497	Raúl Esteves (General) 221, 277 e . .	302	Transportes de Moçambique	137
Locomotivas Célebres (Duas) por <i>Guerra Maio</i>	175	Recordação de Viagens, por <i>Ma- nuel Busquets de Aguilar</i>	241	Transportes de Moçambique (Por- tos, Caminhos de Ferro e) em 1953.	391
Lourenço Marques em 1898 (A Ci- dade de)	379	Recordando, <i>Engenheiro Manuel Rueda</i>	374	Transportes terrestres, Recapitu- lando..., por <i>Jayme Gallo</i> . . .	371
Maquinista mais veloz do Mundo (O)	467	Recorde de Velocidades	100	Turismo, pelo <i>General Raúl Este- ves</i>	369
Metropolitano de Paris (A Eterna Crise do)	315	Recortes sem comentários, 411, 441, 476, 52, 101, 163, 184, 232, 304, 318, 335, 351, 429 e	495	Veículos ferroviários (O problema do movimento de «Lacet» dos) .	167
Miscelânia Ferroviária, por <i>Abel Tirol</i> , 437 e	97	Rede Eléctrica Nacional (Ligação da Rede da «Carris» A)	477	Veraneiar e viajar em Portugal. . .	261
Moçambique (A Província de) e o esforço português, por <i>Abel Ti- rol</i>	118	Rede ferroviária portuguesa (Os ra- mais particulares da) 325 e . . .	341	Viajei num disco voador, <i>Dabertal Tipon</i>	399
Mortos (Os nossos) 36 e	316	Reuniões ferroviárias, 433 e	72	Viagem do Chefe do Estado à Pro- víncia de Moçambique (A pró- xima)	369
Não se deve remar contra a maré, por <i>Humberto da Cruz</i> , Major Aviador	375	Revista das Revistas, 192, 207 e . .	256	Viagens Interplanetárias (As possi- bilidades actuais das)	33
Ordem dos Engenheiros (Na) . . .	493	Romagem (IV) de Combatentes aos campos de batalha de Flandres 71, 85 e	99	Viagens e Transportes	176
Panorama, Uma página de <i>Rebelo de Bettencourt</i> , 378, 421, 434, 455, 469, 15, 68, 84, 94, 211, 233, 281, 299, 314, 329, 345, 476 e	490	Sapadores (Os) de Caminho de Ferro Antigos Combatentes em França	181	Vida Ferroviária	197
Parte Oficial, 429, 446, 461, 478, 54, 88, 103, 185, 199, 216, 290, 320, 349, 424, 445, 480 e	494	Sarmento Rodrigues (Comandante)	410	Vida Portuguesa há sessenta anos, reportagem de <i>Rebelo de Betten- court</i>	17





Gazeta dos Caminhos de Ferro

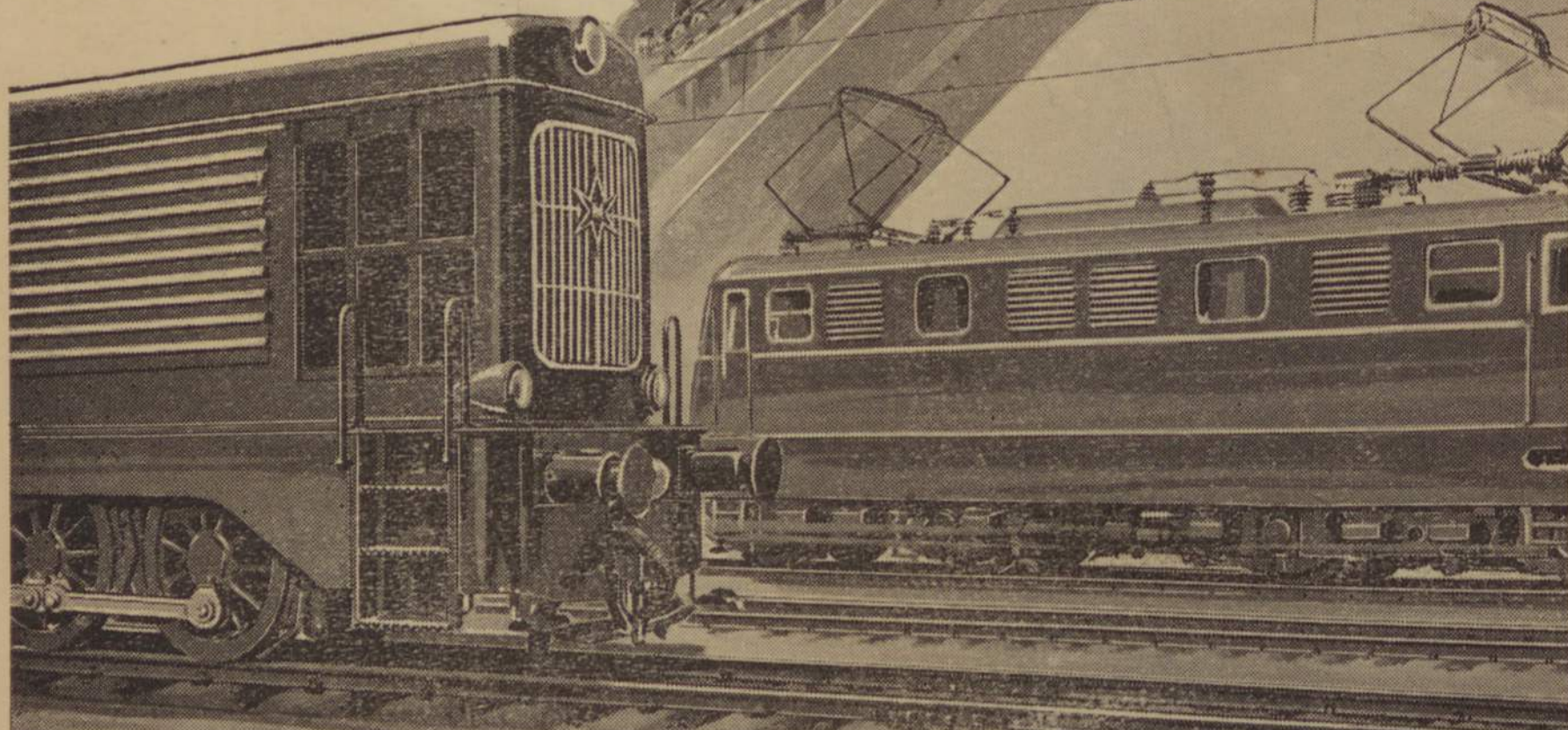
N.º 1609

ANO LXVII

1 DE JANEIRO DE 1955

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS
DIESEL HIDRÁULICAS
E A VAPOR

HENSCHEL



HENSCHEL & SOHN KASSEL

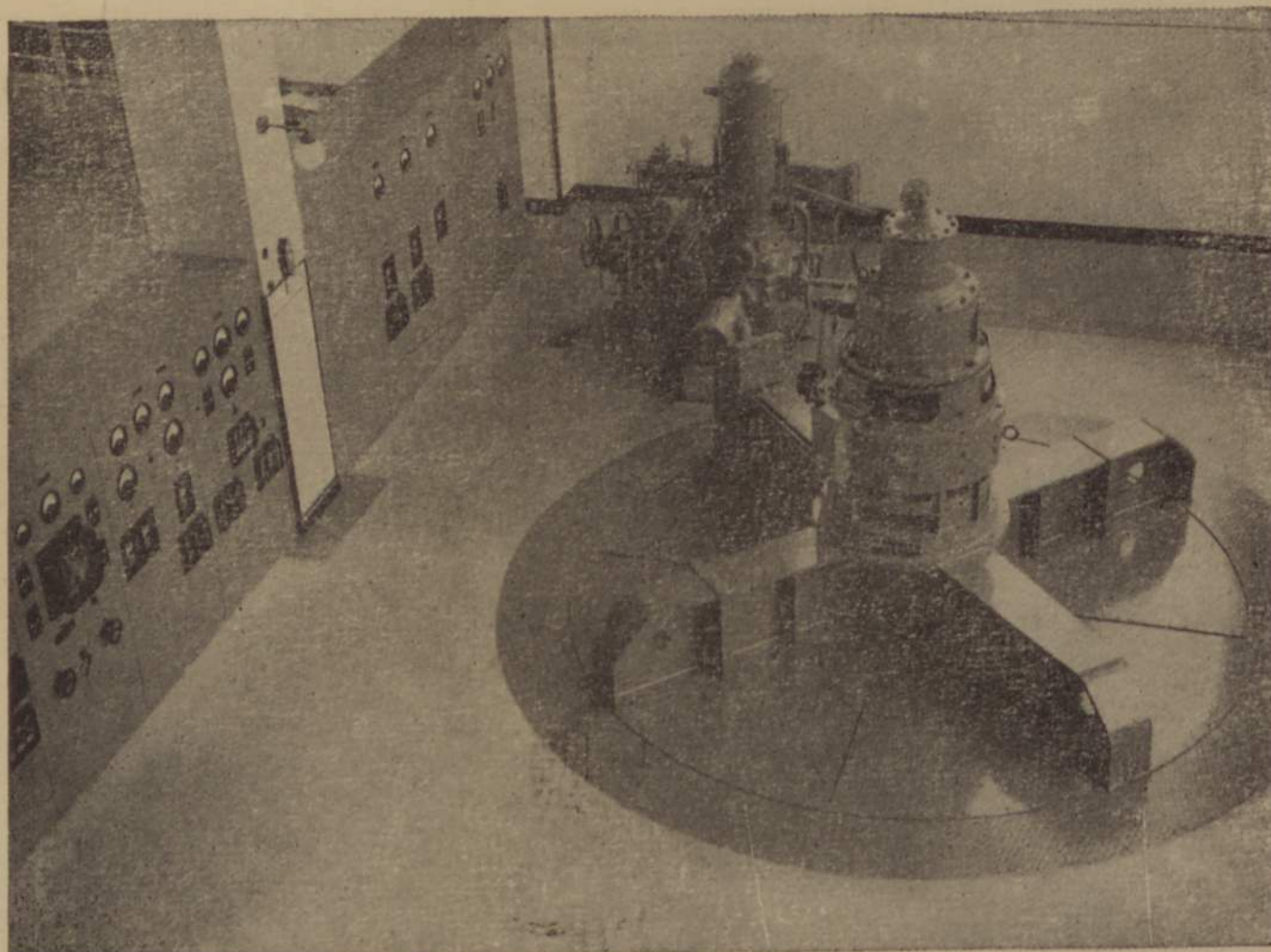
REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA



Material eléctrico na central de Penide, no rio Cávado. Curiosa disposição do alternador com estator todo embutido no pavimento



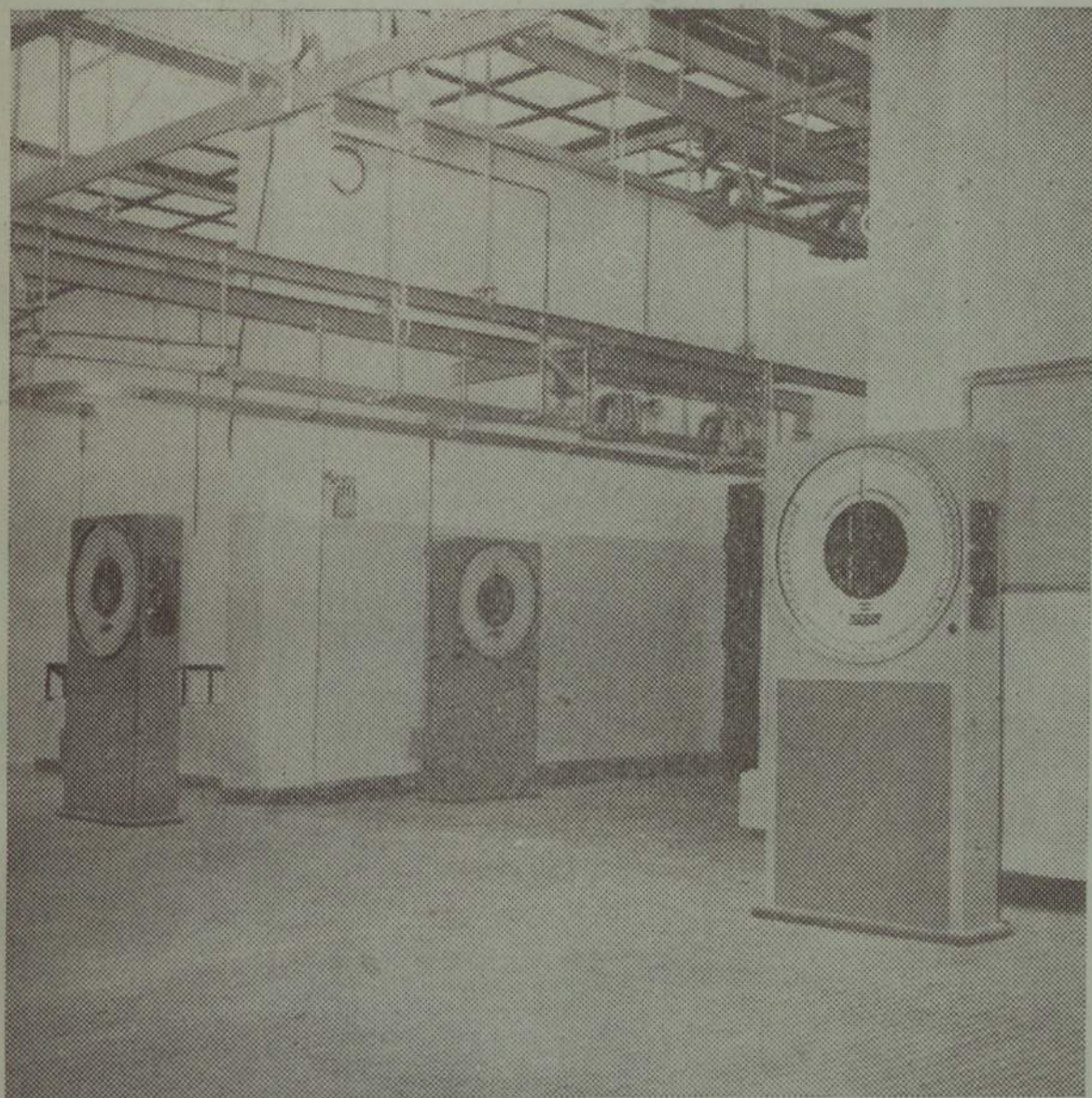
Fornecimento de centrais eléctricas completas — Postos de transformação interiores e ao ar livre. Protecções para redes. Equipamentos eléctricos para a indústria, etc.



S. A. BROWN BOVERI & C.^A-Baden-Suíça

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º — PORTO — Telefone 2 3411



AVERY

A MARCA ESCOLHIDA PARA O NOVO
MATADOURO MUNICIPAL DE LISBOA

*Básculas automáticas,
Básculas de pesagem contínua,
Básculas de descarga automática,
Básculas de pesar camions,
Básculas de caminhos de ferro,
Básculas ensacadoras,
Básculas eléctricas,
Básculas aéreas,
Básculas para pesagens com pesos
pré-determinados,
Básculas para pesos líquidos
com dedução de taras,
Básculas com plataformas com
grades para pesagem de gados,
Básculas para todos os fins.*

ORÇAMENTOS GRÁTIS

Uma nova secção do novo Matadouro Municipal de Lisboa

vendo-se algumas básculas **AVERY** ali instaladas,

para controlo e pesagem

Sede: LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Telef. 4 2001

Filial: PORTO — Rua D. João IV, 23 — Telef. 2 2144

Agências: } COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Telef. 4512
FUNCHAL — R. dos Ferreiros, 18 — Tel. 318-2286

Avery Portuguesa, Lda.

JOSÉ CORRÊA

CASA FUNDADA EM 1929

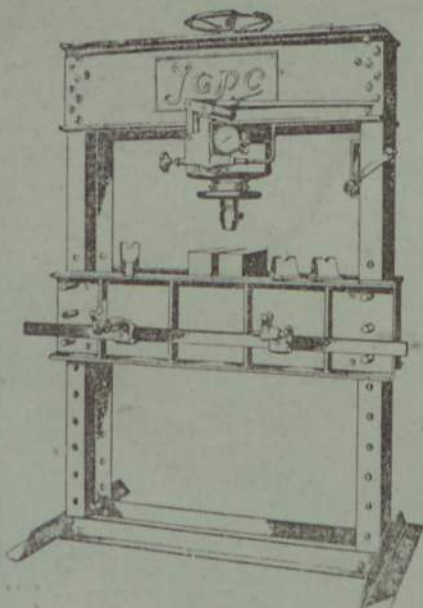
REPARAÇÃO EM AUTOMÓVEIS, PINTURA E MECÂNICA GERAL

Encamisagem, rectificação de cilindros, cambotas e válvulas com máquinas especiais. Desempeno de rodas, eixos, etc., à prensa hidráulica. Soldadura eléctrica e oxi-acetilénica em peças de pequena e grande responsabilidade



SILENCIOSOS

para qualquer tipo de carro, em armazém, — Tubos de escape



Japc

Construtor há 19 anos das PRENSAS HIDRÁULICAS portáteis para trabalhos em tractores e de cabeça móvel até 140 toneladas, para entrega imediata

A preferida pelos mais exigentes por melhor satisfazer

R. DE S. BENTO, 634 — TEL. 6 60619

L I S B O A

A. Ferreira, L.^{da}

Tintas de escrever,
colas e lacres



As nossas embalagens **SINO** levam senhas que dão direito a sinos de Bronze, Prata ou de Ouro.

Rua da Junqueira, 233 — LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICILIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30

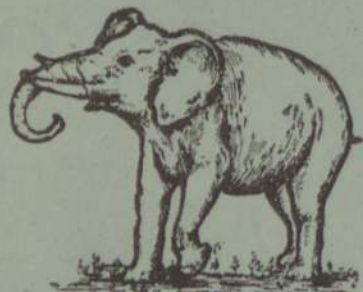
Telefs. 25938/39

PORTO

Sociedade Chá Oriental

O Chá Celeste continua a
ser vendido ao público aos
seguintes preços:

Pacote de	20 grs.	1\$60
>	50 >	4\$00
>	100 >	7\$00
>	250 >	17\$50



LARGO VITORINO

DAMÁSIO, 2, 1.º-E.

LISBOA



Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão
de ferro e de ama — Ganchos para cabelos — Mo-
las de madeira para roupa — Dedais de latão,
ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaises —
Estojo para desenho — Ataches e vários artigos
de escritório — Conchas para móveis — Buchas
para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabi-
des — Foices — Serrotes de podar — Ancinhos, etc.

Telefones 2 2081-2 2082-2 2083 P. B. X. — Endereço Telegráfico «CHUMBO»

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38, 2.º

Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A 36

LISBOA

A. FERREIRA

VERNIZES E SECANTES

Fábrica e Escritório

16, Rua do Giestal, 18 (à Calçada da Boa Hora)

Telefone 3 7080

LISBOA



VERNIZES
E SECANTES

extra marca

A. FERREIRA

(Tipo Inglês)



VERNIZES
E SECANTES

líquidos e em pó, marca

“MELRO”

(Tipo Nacional)

Vernizes Celulósicos para veículos
e Verniz Sintético para barcos de madeira
À VENDA EM TODOS OS ARMAZÉNS E NAS BOAS DROGARIAS

HOTEL AMERICANO

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



PREÇOS MUITO MODERADOS



Rua 1.º de Dezembro, 73—LISBOA

Telefone 20975 — Telegramas AMERIOTEL

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



**EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA**



**HOTEL DE 2.ª CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE**



Telefones: **30744 — 30748**

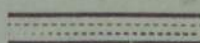
Telegramas: **HOTFORT**

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO

MÁRMORES—CANTARIAS
GRÉS—LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»



Telefones: 60879-63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

VIUVA FERRÃO, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1859

LITOGRAFIA DE LISBOA

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

LATAS

para todos os produtos, azeite, Óleos,
Manteiga, Conservas, Café, Especiali-
dades Farmacêuticas, etc.

Latas de fantasia para géneros e usos domésticos

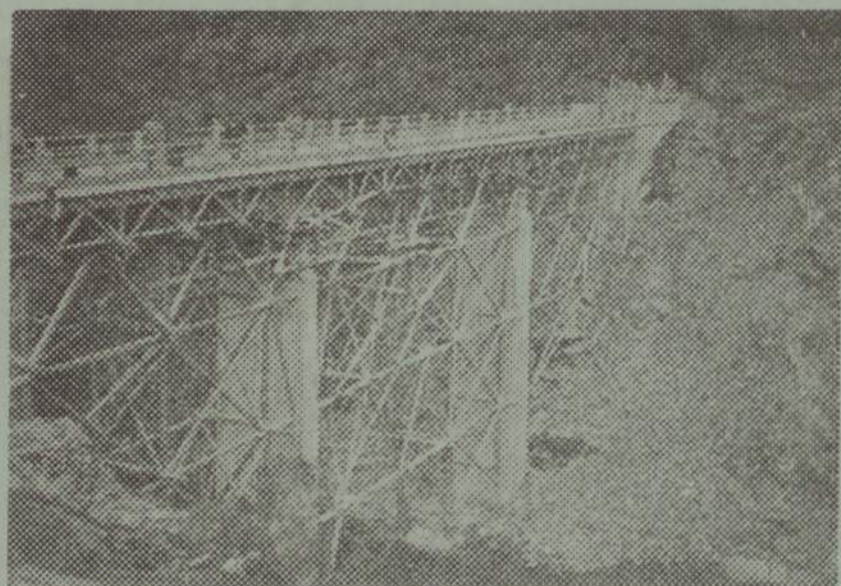
CÁPSULAS «COROA» para garrafas e refrigerantes
SELOS METÁLICOS para encomendas postais, sacas, etc.
CHAPAS PARA BATOQUES para cascos e barris

Consultem sempre a mais antiga e importante
casa da especialidade

ESCRITÓRIO E FÁBRICA

Rua do Cais do Tojo, 35

LISBOA



Alves Ribeiro

EMPREITEIRO

DIRECÇÃO TÉCNICA

ENGENHEIROS:

Francisco Ventura Rego
Filipe da Costa e Silva

AGENTES TÉCNICOS ENGENHARIA

Artur Simões
Victor Manuel Alves Ribeiro

CONSTRUTOR CIVIL

Joaquim Ribeiro Bouça

Avenida 28 de Maio, 49-A — LISBOA

TELEFONES 761860 771512

Aeródromos

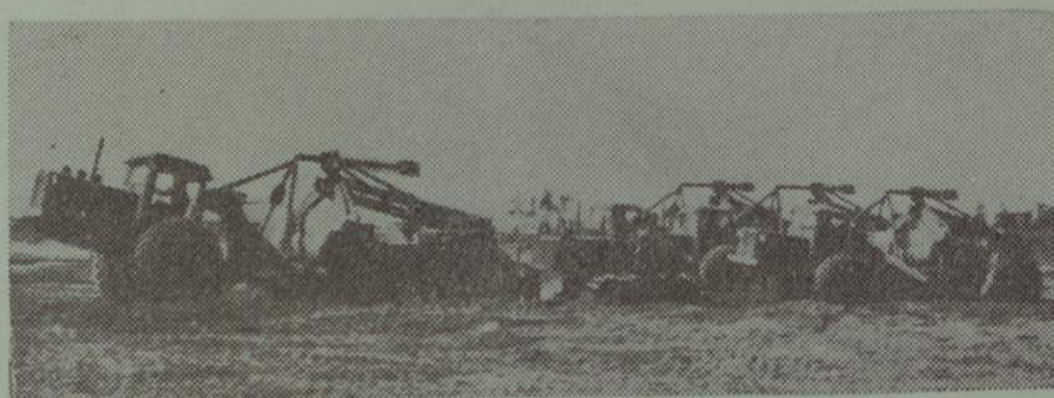
Estradas

Barragens de terra

Pavimentos

Edifícios

Estruturas



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1955

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

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

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

Telefone: 26922

Grande Hotel Duas Nações

Magníficos quartos, com casas de banho e sala privativa — Telefone nos aposentos, elevador — para todos os andares —

AQUECIMENTO CENTRAL

MAGNÍFICOS SALÕES — BAR AMERICANO — HALL

Telefone P. B. X, 20410 — 29311 — 29312 — 29444

Telegramas: Duasnações — LISBOA

Dirigido pelo seu proprietário VICTOR MARQUES SIMÕES

Rua Augusta Rua da Vitória, 41 LISBOA

PASTELARIA MARQUES

Almoços — Chás — Jantares — Banquetes — Lanches — para Casamentos em Lisboa e Província —

Fabrico especial de BONBONS e MARRONS GLACÉS

Preparação das melhores frutas portuguesas em cestos regionais e caixas de fantasia

RUA GARRETT, 70, 72

TELEFONE 33110-29160 LISBOA

Empresa Electro Cerâmica

Fábrica no Candal
VILA NOVA DE GAIA

Porcelanas Eléctricas de Alta e Baixa Tensão — Aparelhagem Eléctrica para Telégrafos e Telefones — Tubo Bergmann — Artigos de Baquelite para todos os fins — Porcelanas Domésticas, Decorativas e Industriais —

SEDE

Largo do Barão de Quintela, 3 — Lisboa

SILVA LAIRES, L.^{DA}

Importação & Exportação
Comissões e Representações

Importadores de drogas e produtos químicos e tintas para todas as indústrias

OS MAIS BAIXOS PREÇOS DO MERCADO

Enviam-se amostras a quem as requisitar

RUA DO ARSENAL, 108-1.^o

LISBOA

Tele gramas LIRAS
fone 31311

A Renascença

Fábrica de espelhos fundada em 1895

Vidros Triplex de origem estrangeira — especiais para automóveis —

Vidros em chapa e cortados, nacionais e estrangeiros — Vitrais de arte — Foscação de vidros —

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

Rua D. Luís I, 25 e 26-A — LISBOA

TELEFONE 6 0934

Antiga Agência Funerária «MÉGA»

DE Maurício Lopes Méga & C.^a

Grande Sortimento de URNAS e COROAS

Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa
Trasladações em todos os cemitérios e para o estrangeiro
Urnas de todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

PREÇOS MÓDICOS

Sede — Largo das Olarias, N.^{os} 41, 42, 43, 44 e 45

Garage e Depósito — Travessa do Jordão, N.^o 3

Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE

LISBOA — Telefone 2 7832

SOCIEDADE VINICOLA SUL DE PORTUGAL, L.^{DA}

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICIPIO, 20, 2.^o

Telefones: Expediente 2 6552 — Gerência 2 9957

End. Teleg. VINISUL

ARMAZÉNS: AREALVA — Almada

TELEFONE: ALMADA 17

Quem tem SAÚDE e DINHEIRO

tem o Mundo nas mãos!

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

Lama

Rua do Amparo, 1-B

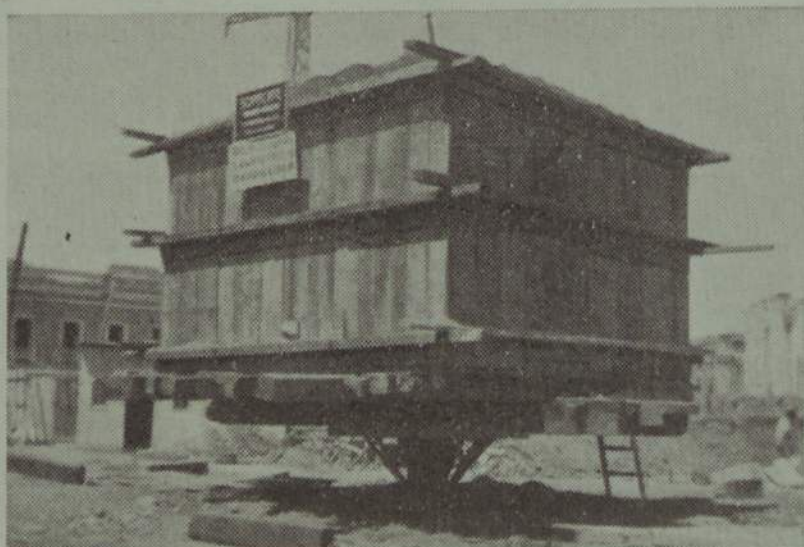
LISBOA

SOPECATE

SONDAGENS E FUNDAÇÕES

Rua do Arsenal, 146, 2.º Esq. — LISBOA

TELEFONE 3 4010



*Ensaio de carga de 85 Ton. na estaca
n.º 61 da Obra de Fundações
do edifício para a nova Sede
da Junta de Província
do Algarve em Faro*

MANUEL MARTINS

HERDEIRO

CASA FUNDADA EM 1897

O PRIMEIRO E O MAIS ANTIGO
ESTABELECIMENTO
NO GÉNERO EM PORTUGAL

*Aparelhos ortopédicos e protéticos * Fundas
* Cintas medicinais * Pernas e Braços
em duralumínio, sistema inglês * Meias
elásticas, etc., etc.*

SUCESSOR

ALBERTO JULIÃO MARTINS

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro,
Caixas de Previdência e dos Hospitais Cíveis e Militares

Medalha de Ouro na Exposição do Rio de Janeiro de 1908

TELEFONE 2 4335

170, Rua da Madalena, 172

LISBOA

**COMPANHIA DO CAMINHO
DE FERRO DO AMBOIM**

Concessionária do Estado para a construção
e exploração da linha férrea de PORTO
AMBOIM a GABELA e das instalações
portuárias de PORTO AMBOIM-ANGOLA

*Transporte de passageiros, correio e carga,
servindo a progressiva região do AMBOIM*

*Ligação com a navegação nacional
e estrangeira e com as carreiras aéreas*

Direcção da Exploração:

Porto Amboim — ANGOLA**Caixa Postal n.º 6****Telegramas: VIA FERRO**

Sede e Administração:

Calçada de Santos, 19, 2.º

LISBOA

Telefone 669287 Telegramas VIA FERRO

Aniz «Dómúz»

O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:
DOCE-SÊCO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B

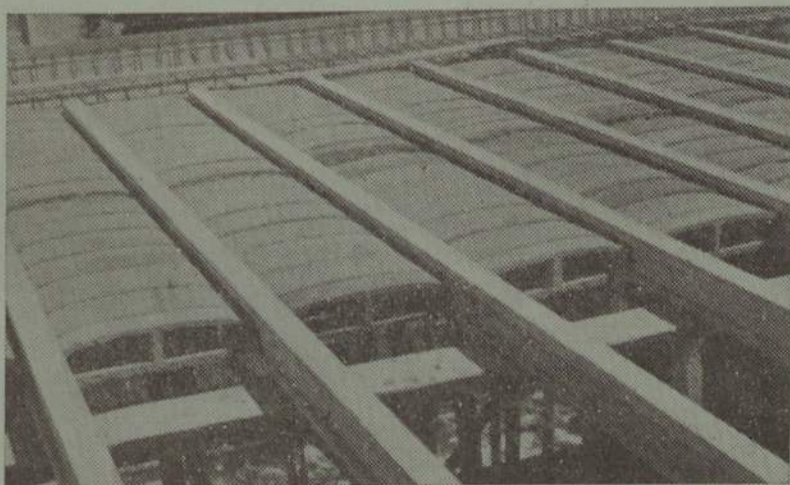
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

PAVIMENTOS PRÉ-FABRICADOS

CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS
LEVES — INSONOROS — RAPIDEZ DE MONTAGEM
DESNECESSIDADE DE COFRAGEM



Uma aplicação de Materiais CORFEO

Industrial Corfeo, Lda.

ESCRITÓRIO : Rua do Telhal, 4 — LISBOA
Telefone 2 5787

DELEGAÇÃO: Avenida de França, 201 — PORTO
Telefone 8 0486

FABRICA: Rua Maria Luísa Braamcamp — SACAVÉM
Telefone 84

Dominguez & Lavadinho



FÁBRICA DE SOBRESCRITOS ■ MANI-
PULAÇÃO DE *PAPÉIS DE ESCRIVER*
E SACOS DE PAPEL ■ PAPELARIAS
E TINTAS DE ESCRIVER NACIONAIS
E ESTRANGEIRAS ■ ARTIGOS DE DE-
SENHO E PINTURA ■ PAPÉIS QUÍ-
MICOS ■ LAPIS, ETC.

SEDE:

Rua da Assunção, 79-85

Rua dos Sapateiros, 135-143

LISBOA

FÁBRICA:

Av. Casal Ribeiro, 18-24

Telefs. 2 5201, 2 5202

Grupos electrogénicos — Máquinas — Ferramen-
tas — Grupos electro-bombas — Motores a pe-
tróleo — Grupos moto-bombas — Motores Diesel
— Motores eléctricos — Berbequins — Arranca-
dores para força motriz — Ventoínhas para
forja — Automáticos para força motriz — Cor-
reias — Automáticos para luz — Instrumentos
de medida — Esmeriladores — Tubos de chumbo
— Tubos de ferro preto e galvanizado — Aces-
sórios para tubos

ACESSÓRIOS PARA CANALIZAÇÕES DE A'GUA
DAS MELHORES MARCAS, A PREÇOS
DE ABSOLUTA CONCORRÊNCIA

E. I. E. L.

ESCRITÓRIO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO, LDA.

RUA DE S. PAULO, 256-258

Telefones 2 1096 - 3 3266 - LISBOA

SAÚDE E ALEGRIA





do que em 2 colheres de sopa de leite

Mais PRODIGAL do que em 3 ovos

Mais TIGELAÇÃO B. do que em 3 porções de farinha de arroz

Mais TAIDE INTELIGENTE do que em 2 gelados

A Ovomaltine,

produto reconstituente, do maior valor nutritivo, contém na sua composição elementos da maior valia e indispensáveis ao organismo.

A **Ovomaltine** assegura a saúde e alegria daqueles que a adoptam.

Faça também da **Ovomaltine** o seu re-
constituente e **Ovomaltine** dar-lhe-á forças
e óptima disposição.

FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, L.^{DA}

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo do Barão de Quintela, 3 — LISBOA



PORCELANAS — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas



DEPÓSITOS:

LISBOA

Largo do Chiado, 18

PORTO

Rua Cândido dos Reis, 18



CIMENTO PORTLAND

LIZ E TEJO

CIMENTO IMPERMEÁVEL

LIZ «N»

Sempre para entrega imediata

Aguiar & Mello, L.^{da}

**Praça do Município, 13
L I S B O A**

Mendes Pereira



CISNE

Fabricante com mais de meio século de trabalho ao serviço da Indústria Nacional. Premiado com 12 Medalhas de Ouro e prata em diversas exposições nacionais e estrangeiras

Tintas para escrever — Tintas estilográficas —
Tintas para desenho — Tintas para carimbos
— Almofadas para carimbos — Colas para es-
critório líquidas e pastosas — Lacres para todos
os fins — Gouaches para artistas — Fitas para
===== máquinas de escrever =====

CAMPO GRANDE, N.º 390

LISBOA
TELEFONE 7 9001

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

1609



1 — JANEIRO — 1955



ANO LXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

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 ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUÍLINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Turismo, pelo general <i>RAUL ESTEVES</i>	369
Transportes terrestres, por <i>JAYME GALLO</i>	371
No Limiar de 1955: A falta de Juízo do Ano, por <i>A. FERREIRA</i>	373
Recordando: Engenheiro Manuel Rueda	374
Imprensa	374
Não se deve remar contra a maré, por <i>HUMBERTO CRUZ</i>	375
Para a História do Caminho de Ferro: A Locomotiva.	377
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	378
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	379
Há 50 anos	381
Brindes e Calendários	381
O prazer de viajar em comboio	382
Aveiro, por <i>CLAUDIO C. DE OLIVEIRA GUIMARÃES</i>	387
A Parada dos Pijamas, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	391
Anedotas Ferroviárias	393
Viajei num disco voador, por <i>DABERTAL TIPON</i>	399
Publicações recebidas	407
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	409
Boas Festas.	410
O que todos devem saber	410
Recortes sem Comentários.	411

TURISMO

Pelo GENERAL RAUL ESTEVES

TURISMO é hoje uma expressão bastante vulgarizada, mas cujo verdadeiro significado ainda não foi, a nosso ver, completamente definido no seu vasto alcance.

Numa memória apresentada a um congresso da especialidade em 1934, o distinto engenheiro Manitto Torres apresentou uma interessante definição, que vamos citar.

«É o turismo, diz ele, uma arte ou uma indústria? Em rigor, na pureza do termo, nem uma nem outra coisa; mas talvez não erre muito quem o definir como uma arte, inteligentemente industrializada, como uma curiosa indústria de fundamento artístico; de qualquer modo uma interessante actividade polimórfica, cujas origens e consequências vêm de muito mais longe e vão muito mais além do que permitiria supor a sua análise superficial».

«No comum, ao turismo assinou-se apenas a sua qualidade de fonte ubérrima de rendimento nacional e é apenas esta feição utilitária a que se lhe confere».

Também, noutra tese apresentada ao Congresso Nacional de Turismo de 1935, se encontra a seguinte conclusão:

«Reconhece-se, geralmente, a influência benéfica que o desenvolvimento do turismo pode exercer na economia nacional, e aponta-se com frequência o exemplo impressionante dos três países da Europa, a França, a Itália e a Suíça, onde as viagens dos turistas estrangeiros produzem entradas formidáveis de ouro».

Destas asserções podemos, então, concluir que embora do turismo se possam esperar certos benefícios de ordem moral e cultural, é principalmente como uma fonte de receita de um país que ele é geralmente encarado, e com esse fim cada país procurará fazer valer as suas belezas e atractivos naturais, e esforçar-se-há por apresentar as melhores condições de viagem e de alojamento que importa realizar.

Assim, o turismo constitui para certos países uma verdadeira indústria produtora de receitas consideráveis, mas, na sua aplicação a um critério de ordem geral, é indispensável fazer a comparação estatística das receitas recíprocas que se realizam entre os países que cultivam o turismo.

Na verdade, se os proventos auferidos num país pelo facto do turismo estrangeiro que o frequente forem excedidos pelos proventos fornecidos por esse país ao turismo de outros países, cremos que o resultado final não apresentará um balanço vantajoso para a sua boa economia. Trata-se, em última análise, de um equilíbrio precário estabelecido entre as duas correntes turísticas, e é esse um ponto que se nos afigura digno de estudo baseado num rigoroso conjunto de elementos estatísticos.

Por estas breves considerações podemos verificar que o problema do turismo, de incontestável vantagem para o desenvolvimento das relações culturais e de civilização entre os diversos países, carece, no entanto, sob o ponto de vista económico, de um minucioso estudo para se lhe atri-

buiem seguramente todas as vantagens que ele pode apresentar.

* * *

Entre nós, nos últimos tempos, tem-se desenvolvido consideravelmente o movimento turístico com destino ao país vizinho.

Multiplicam-se de um modo natural as excursões a terras de Espanha, que, em certas épocas, atingem quase uma realização diária, e assim um enorme contingente de portugueses vão fazer prosperar o turismo naquele país.

Se notarmos, além disso, que, como é do domínio público, a maioria daqueles nossos turistas vão na melhor intenção de ali fazerem avultadas compras, é de presumir que enorme soma de dinheiro português ali vai ser dispendido.

Não sabemos se já se terá feito o estudo estatístico da quantidade de turistas espanhóis que, em compensação, a Portugal venham dispendir o seu dinheiro, mas cremos que será, por certo, em número bem inferior ao dos turistas portugueses que vão a Espanha.

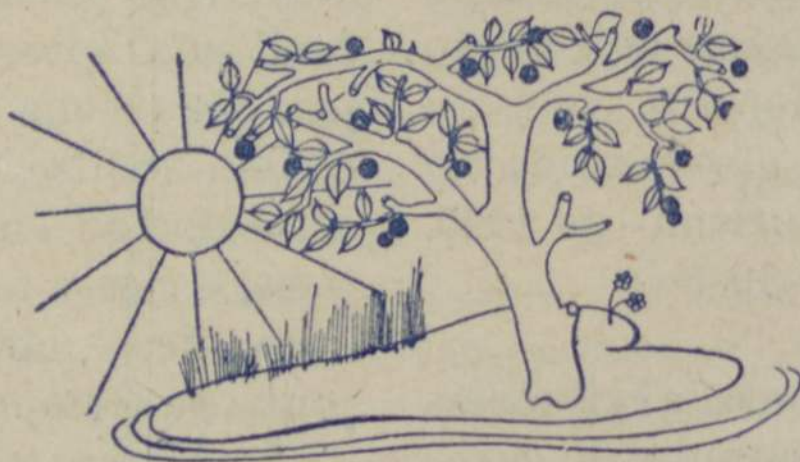
Recebemos, de facto, presentemente, no nosso País, muitos elementos oficiais e das

corporações do país vizinho, mas isso não se pode incluir na rubrica de turismo, porquanto, bem pelo contrário, seremos nós que, como somos de casa, teremos decerto que suportar as despesas da sua recepção.

Dá-se ainda, actualmente, na realização das excursões turísticas portuguesas, um facto curioso que importa assinalar para bem se poder avaliar da realidade da situação recíproca entre os dois países.

Assim, o facto é que a Espanha estabeleceu agora uma espécie de proibição às excursões portuguesas de visitar a vila de Olivença, e essa proibição, deveras humilhante para nós, representa claramente o implícito reconhecimento dos direitos que nos assistem de reivindicar aquele território nacional, e, por outro lado, contrasta flagrantemente com a larga permissão que entre nós se dá aos visitantes espanhóis de tudo verem no nosso país, inclusivamente os estabelecimentos militares e instalações da defesa nacional que, em todos os países, é de uso conservarem-se sempre em prudente recato.

Enfim, parece-nos que devemos ter sempre presente que os interesses do turismo não devem nunca colidir com os deveres do patriotismo.



Transportes

terrestres

Recapitulando...

P o r J A Y M E G A L L O

Capitão Mil.º de Engenharia

APRESENTOU a *Gazeta* no seu número 1465, o balanço ferroviário de 1948, lamentando que o progresso dos caminhos de ferro em Portugal, durante o longo período decorrido desde a inauguração da primeira linha férrea em Outubro de 1856 (Lisboa ao Carregado) até à construção do mais recente troço (Cabeço de Vide à estação de Portalegre, inaugurado em Janeiro de 1949), não tivesse acompanhado o grande impulso dado ao melhoramento da rede de estradas. De facto, só os caminhos de ferro foram considerados «fora de mão» do progresso, verificando-se que, acompanhando o desenvolvimento da rede de estradas, não menos importantes trabalhos para a economia nacional também tiveram realização no domínio das comunicações, como portos de mar, aeroportos, serviços Telegráficos e Telefónicos, etc..

Na *Gazeta* n.º 1454 de 16 de Junho de 1948, em artigo que teve a honra de ser transcrito pelo «Boletim da Ordem dos Engenheiros», mostrámos o isolamento das vias estreitas no norte do País, e, como importaria completar a via larga, suprimindo *impasses* como os de Tomar, Serpins, Móra, Reguengos de Monsarás, Moura e Montijo.

Sempre injustamente considerada a rede dos caminhos de ferro de importância secundária, sucede que no momento presente quase todos os planos ferroviários do País, oficialmente estabelecidos, se encontram por completar, tendo acompanhado o progresso da rede de estradas apenas curtos prolongamentos de vias férreas, como foi demonstrado em gráfico no n.º 1465 da *Gazeta*.

Inaugurada a última linha férrea em Janeiro de

1949, completando o troço de Estremoz à linha do Leste, sucede que Portalegre, cidade capital de distrito, continua tendo a estação ferroviária mais próxima à distância de 12 quilómetros; isto é, decorrido quase meio século, sobre a decisão oficial da construção da linha de Estremoz a Castelo de Vide, passando naquela cidade, apenas 64 quilómetros da mesma linha foram construídos, cabendo assim em cada ano decorrido, menos de 1500 metros de linha construída!... É obvio que se impõe o seguimento deste caminho de ferro, o qual não se justifica apenas constituindo ligação de duas linhas férreas de tráfego insignificante, como são as linhas de Évora e do Alto Leste.

A projectada linha de Ponte de Sôr, agora denominada linha de Móra, embora amputada pelo decreto 18190, que impediu a construção dos 50 quilómetros que faltam para atingir a linha de Leste também não pode deixar de reconhecer-se que seria a principal ligação da rede do Sul, com a rede Central (antiga rede da C. P.), oferecendo o mais fácil acesso do material circulante das linhas do Norte, Leste e B. Baixa para o Sul, região esta que por muito expedir e pouco receber é deficitária de vagon na maior parte do ano.

Mantém-se o plano de estradas áparte do plano ferroviário, apesar de ser evidente que muito importaria coordenar os transportes terrestres, estabelecendo íntima colaboração da camionagem com o caminho de ferro.

Desde 1929, que a *Gazeta* em vários números (n.ºs 1001, 1147, 1249, 1273, 1369 e outros) refere a necessidade de se coordenarem esses meios de trans-

porte, destinando função própria a cada um: os caminhos de ferro, assegurando os transportes de grande volume e grande peso para as grandes distâncias e, a camionagem em exploração transversal às vias férreas, servindo localidades que não dispõem de caminho de ferro e tomando a seu cargo o tráfego entre estas localidades e as estações ferroviárias. Como então, ainda hoje observamos os caminhos de ferro na vanguarda de todos os meios de transporte terrestres, mas, infelizmente, também como então, ainda hoje encontramos, em vez de colaboração, uma desleal concorrência dos transportes automóveis, os quais, sem utilidade para a economia nacional, pretendem tirar aos caminhos de ferro o tráfego mais rendoso dos centros de produção e população acessíveis a ambos os meios de transporte, apesar de por todo o País faltarem transportes, quer para passageiros, quer para mercadorias, que só a camionagem pode oferecer.

Tendo-se sempre observado, quanto seria útil em tais circunstâncias, a intervenção dum organismo orientador da indústria dos transportes, certo é que, na ocasião presente, ainda não se sente a existência de tal organismo.

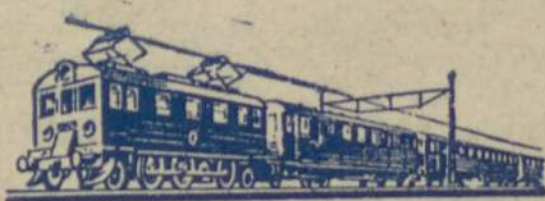
Admitida controvérsia nas colunas da *Gazeta*, também, a coordenação dos transportes aqui foi combatida pelo distinto engenheiro civil sr. Américo Vieira de Castro. Observando a camionagem um meio de transporte *essencialmente progressivo* e o caminho de ferro *em declínio* (n.º 1430 da *Gazeta* em 16 de Julho de 1947), o sr. engenheiro Américo de Castro afirmou que seria *um atentado contra o progresso e contra o bem estar da humanidade*, a colaboração entre os dois meios de transporte (n.º 1433 da *Gazeta* em 1 de Setembro de 1947). Cremos que o tempo decorrido sobre essas afirmações, embora relativamente curto, se encarregou já de demonstrar não estarem os caminhos de ferro em fase

menos progressiva que os transportes automóveis. Porém, e, infelizmente, a tão falada coordenação de transportes, ainda não passou de *falatório e optimismo*, como foi designada por aquele ilustre articulista, o que temos como muito lamentável, continuando de opinião que, numa organização racional de transportes, os transportes por estrada devem ser complementares, e não concorrentes das linhas férreas.

Constituindo os transportes terrestres um verdadeiro instrumento do fomento nacional, pretendemos na *Gazeta* n.º 1506 de 16 de Setembro de 1950 demonstrar que os caminhos de ferro e o automobilismo são os meios de transporte que mais podem contribuir para o desenvolvimento do turismo, não estando exclusivamente ao serviço do comércio e da indústria.

Provado que importa considerar os transportes colectivos em colaboração, e, sobejamente demonstrado que as estradas não podem bastar às necessidades dos grandes transportes terrestres, justo seria, não continuar relegando para conceito secundário, os caminhos de ferro que tudo podem transportar, mesmo em situações de emergência como foram as causadas pelas guerras mundiais de 1914-1918 e 1940-1945, nas quais foi o caminho de ferro o meio de transporte que mais relevantes serviços prestou ao País.

A questão dos caminhos de ferro encontra-se intimamente ligada aos interesses materiais e morais do País, não podendo de forma alguma observar-se como uma banalidade da rotina quotidiana; pelo contrário, apresenta-se incontestavelmente como um dos problemas capitais que mais devem interessar a Nação, dizendo respeito a um elemento importante do património nacional, que é simultaneamente órgão essencial da economia e valiosa arma da defesa do País.



NO LIMIAR DE 1955

A FALTA DE

JUIZO DO ANO

Por ARMANDO FERREIRA

ANTIGAMENTE, ao alvorecer de qualquer novo ano, uns astrólogos de trazer por casa ou videntes da borda de água, vaticinavam em almanaques para uso caseiro, os sucessos agrícolas e as aventuras cósmicas. Era o *Juizo do Ano*. Sapientemente noticiavam que a «Lua nascia às 5 h. e 48 m. e punha-se às 16 h. e 56 m.» no dia tal, e, imperativamente aconselhavam em dia de S. João Damasceno: «Tosquia burros e ovelhas».

Com o Século XX desapareceram muitas profissões como os padeiros, sopeiras, carroceiros, agiotas, etc., para dar lugar aos manipuladores de pão, empregadas domésticas, condutores de veículos de tracção, prestamistas, etc., e por isso se ocultaram, com certeza, sob outro título corporativo os fazedores desses milagres de previsão oracular, deixando de haver, em profusão e popularidade, os «juizos do ano». Ou, talvez os anos, de ano para ano, começassem a não ter juizo...

Um ou outro vidente, meia dúzia em todo o mundo, mantém com luxo e bons honorários, o prestígio da antiga classe. Não se limitam contudo a anunciar o nascimento da Lua ou lembrar a enxertia das vinhas, porque, muito mais elevadamente anunciam nascimentos de Novas Eras e admitem a hipótese de outros enxertos...

Se predizem o fim do mundo deixam aberta a possibilidade de, à última hora, ser adiado «por motivos imprevistos». Se falam na morte de uma pessoa eminente, acobertam-na com o anonimato, servindo a carapuça para o caso que se der, porque... há sempre um a partir. Lêem nas estrelas, lêem nas areias, ou dizem o que lhes vem á bola... de cristal. São videntes evidentes...

Também nós temos um pouco dessa faculdade peculiar nos astrólogos, (andamos na Lua e vemos as Estrelas), e por isso vamos, sem compromisso, dar à moda antiga, o nosso juizo do ano 1955, ou seja, como é lógico, a «falta de *Juizo do ano*».

* * *

1955 será um ano rapidíssimo. Sagitário influenciará o tempo, o qual correrá como uma seta. Tudo mais depressa. O Verão chegará em Fevereiro. As primeiras chuvas de Inverno em Agosto. Todos a correr de um lado para outro. Para isso haverá Congressos de TUDO. Conferências de NADA. Concílios e Excursões, com dois factores comuns: «o *banquete* e o *cocktail*». A principal preocupação da Humanidade será deslocar-se. Viajar! Com segurança em comboios, aviões, paquetes e foguetões; aventurosamente nos táxis de Lisboa ou pitorescamente nos eléctricos do Porto. «*Mais depressa*», será o *mot d'ordre* aos espíritos. O ser humano não descansará senão quando telefonar de Nova-York para Paris a dizer que acaba de chegar, e, de Paris comunicarem que realmente acabou de partir para lá!... Com o vício das viagens, triplicarão as agências das ditas e desditas, as quais seguirão as normas das afamadas NATO, UNESCO, etc. Como todos quererão mudar de lugar, as grandes cidades continuarão a crescer, pois todos os dias desembarcam alguns. E' dos fados que brevemente deixará, por isso, de haver províncias, quando o último primo ou prima vier empregar-se na cidade. Daí resulta o problema das habitações que continuarão a subir para o céu, tão iguais em toda a parte que o bairro

do Areeiro pode ser fotografado em Nápoles, em Telavive, ou em qualquer cidade que empregue caixotaria quadriculada do tipo único da moderna arquitectura.

Correrá normalmente a tradição das obras incompletas: neste ano não se inaugurará o Metropolitano, nem fará o Palácio de Justiça, não melhorarão as comunicações com Cacilhas, não deixará de haver fumo no túnel do Rossio, nem haverá televisão... No Cinema e no Teatro, todos concentrarão as suas atenções nos respectivos fundos, que não passarão de inúteis fundilhos. Haverá, contudo, vários filmes portugueses feitos por estrangeiros ou no estrangeiro. No Teatro, sob o signo do Caranguejo, repor-se-ão peças de há 50 anos com novos títulos e disfarces.

Em Pintura continuarão a prevalecer os rosaclos e verdes-esbatidos nos prédios de rendimento. Na Rádio proliferarão os artistas e os reclames. A fauna antiga de meninos e meninas piristas que recitavam poesias ou cantavam ao piano, com vozes que não chegavam à porta da rua, deram-lhes um microfone, e as celebridades são às grozas, entre os Emplastros para a tosse e as Pastilhas para o mau hálito radiofónico.

Haverá o habitual dia de inundações; escrever-se-ão, no domingo gordo, os vinte sete tradicionais artigos a declarar completamente morto o Rei Momo, ilustrados com os retratos da «menina Aldegundes, vestida de *Suspiro*, que visitou a nossa redacção»; em Setembro, na quinzena entre os últimos exames do ano lectivo que acaba e os primeiros exames do ano escolar que chega, as famílias levarão as crianças para banhos — se houver tempo que não falte à sua compacta instrução — continuando a tradição de se preferir as praias elegantes dos Estoris por ser uma reputada estação de Inverno; haverá festas da cidade de Lisboa e uma grande peregrinação ao Brasil; realizar-se-ão os costumados jogos internacionais de *hockey* e de *foot-ball*, para preparação sentimental dos nossos fados, com os resultados tradicionais em que a *moral* sempre fica a ganhar.

No dia 25 de Dezembro, pararão as fábricas e oficinas, os sábios não trabalharão e entre o repicar de sinos e o tenir dos escudos nas compras e nas boas-festas, dedicaremos os nossos pensamentos aos nossos irmãos, num verdadeiro amplexo de amor à Humanidade. No dia seguinte voltarão a funcionar as fábricas de material atómico e os sábios à descoberta de novos segredos de destruição e paz...

E 1956 chegará por sua vez, com menos juízo ainda do que este que vai chegar.

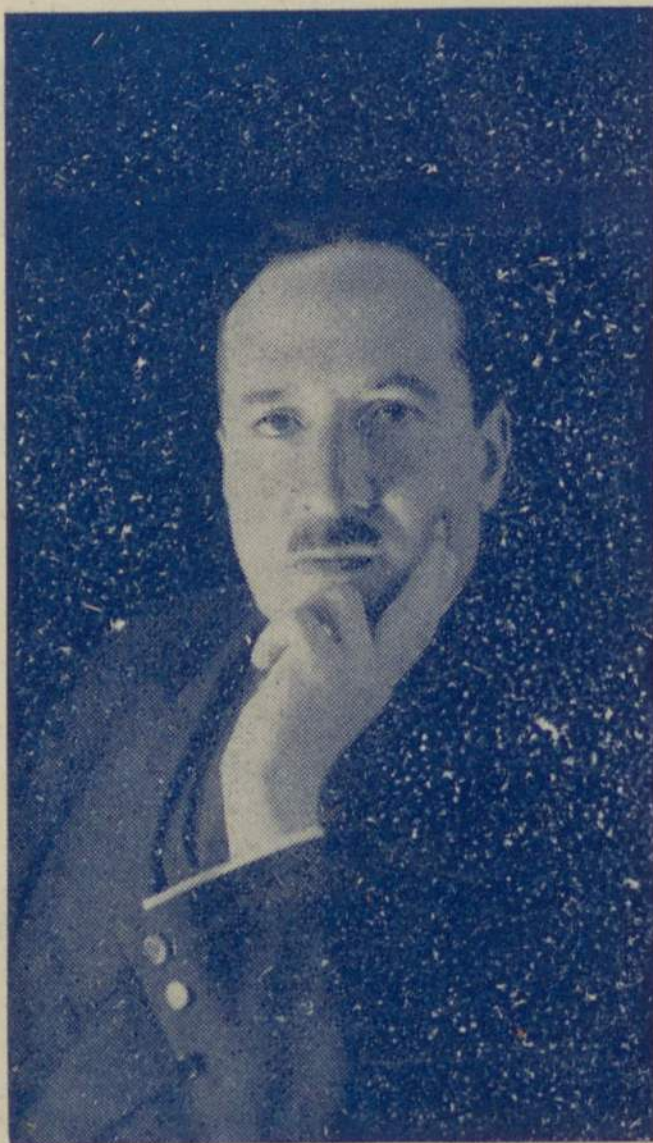
Não quero deixar-vos, porém, sem um conselho assizado, como o astrólogo que mo deu: «Se as notícias que tiverem durante o ano forem muito más, e tudo indicar que o mundo está prestes a acabar, *desliguem as telefonias e não leiam os jornais*.

A paz será convosco.

Recordando

ENGENHEIRO MANUEL RUEDA

Em 24 de Julho de 1934 faleceu, em Lisboa, na sua casa da Avenida Elias Garcia, o comandante Manuel Campos Rueda, capitão-Tenente da Armada, na situação de reformado e antigo engenheiro superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Manuel Rueda foi amigo e colaborador dos mais valiosos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a sua morte prematura, pois finou-se contando apenas cinquenta e cinco anos, causou em quantos o conheceram de perto a maior consternação.



Há dias, folheando a colecção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», depáramos com a notícia que registava, nas nossas colunas, o desaparecimento do nosso antigo colaborador.

Mais de vinte anos decorreram sobre a sua morte. No entanto, é com emoção e saudade que escrevemos ainda o nome do comandante Manuel Rueda, homem de nobre carácter, que soube desempenhar sempre todos os seus cargos com dignidade.

—

Imprensa

«Novidades»

Entrou no 30.º ano de publicação o diário católico «Novidades», da ilustre direcção de Mons. Avelino Gonçalves.

Ao seu director, corpo redatorial e ao seus colaboradores, apresentamos a expressão das nossas cordiais felicitações.

Não se deve remar contra a maré

P o r H U M B E R T O D A C R U Z

MAJOR AVIADOR

AQUI há uns bons anos já, o celebrado construtor de aviões, engenheiro Messerschmit, depois de naturalmente ter dito coisas interessantes, como luzeiros de verdade, acerca do valor e futuro da Aeronáutica, como elemento notável no sistema de comunicações, terminou uma entrevista com o seguinte comentário: «Há lá coisa mais linda que uma viagem pelo mar!»

Apesar dos seus substanciais argumentos em defesa da Aeronáutica ele considerou a navegação marítima com interesse, pelos muitos bons serviços que continuará a prestar. E como esta modalidade de tráfego, a qualquer das outras sucederá o mesmo por muito tempo ainda! Todas terão de beneficiar apenas de actualização.

A Aeronáutica impõe-se — já se deixa ver — pela sua velocidade, mórmente numa época que se abre excitante e em que o encurtamento de distâncias é factor de extraordinária grandeza.

O seu progresso vê-se, sente-se, e não carece de reclamos estapafúrdios.

Ela agarrou os seus trilhos sem ter causado, como por vezes parece, o receio entre os outros meios que por outros trilhos servem as actividades comerciais e turísticas que engrandecem e vigorizam os povos. Os caminhos de ferro, a camionagem, os navios e a Aeronáutica, são variantes dum sistema que se completa, que se prolonga com o progresso, e que não tem que abrir lutas demolidoras para esmagar qualquer das suas partes.

O que interessa ao bem geral é que o todo tenha a estrutura dum conjunto cujos elementos se associem e ajustem para que se atinja a finalidade única de bem servir.

Entre eles pode haver, momentâneamente, como

episódio natural, o estremecimento duma Aeronáutica, pletórica de força e de modernismos, a que a técnica vem dando um desenvolvimento febril, criando com sucessivas concepções um mundo de incertezas na sua exploração; pode haver na Camionagem um agitar de coisa moça a que se abrem novos horizontes de trabalho que ela procura enfrentar com a vivacidade dos que nascem para a vida; na navegação marítima pode haver um pouco de perda de rumos e até aquela confusão que se tece quando um renovamento de material mais esclarece o envelhecer de outro já sem consequências utilitárias e que só faz peso demasiado nos encargos que absorvem receitas com exagero; também pode ser que os caminhos de ferro sofram a falta de actualização que lhes poderia garantir o seu lugar com desafogo no sistema geral de comunicações.

A Aviação não se firma pela novidade, mas sim pelas enormes possibilidades com que o progresso a dotou, o mesmo progresso que permite a qualquer dos outros meios — camionagem, caminhos de ferro e navegação marítima — aperfeiçoamentos que modernizam e consequentemente actualizam os seus materiais e os processos de exploração comercial.

Sem preocupações duma análise profunda, verifica-se que o equilíbrio geral é molestado pelo desequilíbrio das partes que ainda não encontraram, ou perderam, o ambiente da sua acção.

Este desequilíbrio nota-se superiormente onde cada um se procura aguentar no plano em que deveria situar-se, mercê de quanto possa fazer para desbancar ou prejudicar os que supõem que só lhe fazem sombra, quando só deveria preocupar-se em melhorar os seus serviços numa subordinação concreta e consciente aos mais razoáveis princípios de

economia de meios, que sempre se firmará nas características dos materiais em relação às exigências da época e ao seu valor técnico.

Certamente já ouviram aquela expressão bastante curiosa: «pode-se conduzir um cavalo à beira de água, mas não se pode obrigá-lo a beber». Pois é assim mesmo! A habilidade está em conseguir que tudo se passe de molde a que o «cavalo beba», porque afinal é isso o que interessa.

Não é de qualquer forma que se modela ou dá movimento a uma exploração que, naturalmente, se apetece rendosa ou pelo menos que não seja deficitária por inaceitável. Há que actualizá-la!

E' demasiado teórico o pensar que aqueles ou aquilo que se procura como produtos de rendimento apareçam a marcar presença, a almejada presença, seja qual for a forma como se lhe apresentem os serviços. Os meios terão que ser aliciantes para que a procura se mostre e económicos para que se não espalhem as receitas em despesas inconvenientes, obsoletas e rotineiras.

A competência, que para tudo se deseja de selecção, não dispensa uma outra virtude que é como um sentido de oportunidade que actua no momento próprio como golpe decisivo.

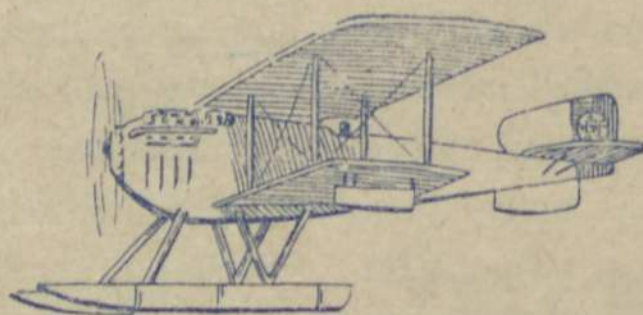
Não se poupa gastando menos e não se ganha gastando muito.

Tudo se deve fazer a seu tempo com conta, peso e medida. É indiscutivelmente um mérito apreciável saber aquilatar o conto, peso e medida que mais convém para cada caso.

Afinal, como já disse, sem prosápias de comentarista de prateleira, pode afirmar-se que tudo se fará bem com a flexibilidade de inteligência que enquadra os problemas que cada um, por aceiteamento de função, se obriga a resolver.

Há na verdade uma crise no conjunto que é o sistema de comunicações? Se há, como dizem, essa crise só terá solução quando o ajustamento se verificar pelo arranjo de cada um dos componentes nos moldes em que deve actuar, pisando cada qual os trilhos que lhe dizem respeito num ambiente que revele aproveitamento consciencioso e inteligente dos meios e do meio que mais convém à exploração a fazer.

O crescente movimento, de mercadorias e passageiros, quer seja pelo aumento de população e de novas actividades, quer seja pela ânsia de correr mundo, chega e talvez sobeje para que existam e não se anemizem os que importa que vivam.



Para a História do Caminho de Ferro

A LOCOMOTIVA

A 23 de Abril de 1842, *O Panorama* publicava a gravura de uma máquina locomotiva, que reproduzimos nesta página, acompanhando-a um artigo explicativo, que não deixa de ter interesse, pois foi escrito e publicado 14 anos antes da inauguração, em Portugal, da primeira linha férrea.

Desse artigo vamos respigar algumas passagens, na verdade, curiosas:

«Deu-se o nome de *locomotiva* a uma máquina de vapor, colocada sobre rodas de modo tal que, comunicando a sua força às rodas, caminha levando após ou impelindo para diante um trem de carros ou coches. Não entraremos na história da contestada prioridade deste invento; nem por agora nos cansaremos com a sua teoria. O Dr. Lardner diz no seu tratado especial sobre este assunto:

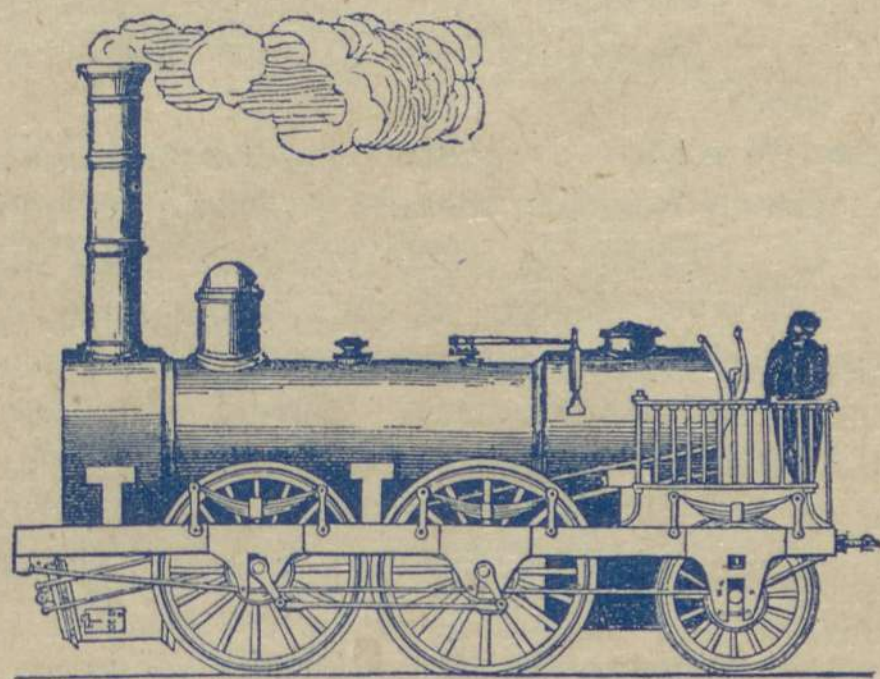
—«Para compreender distintamente o modo por que uma carruagem de rodas é impelida pelo vapor, suponha o leitor uma manivela fixada na roda a alguma distância do centro, e que com a mão ou qualquer outra força se faz dar voltas à roda. Se o círculo da roda e a superfície do caminho estivessem totalmente suaves e livres de fricção, de modo que a roda escorregasse sem resistência alguma sobre o caminho, o efeito da força, assim aplicada, seria fazer dar voltas à roda sobre seu eixo sem que adiantasse a carruagem pelo caminho. Porém se a pressão fôr tal que produza entre a roda e o caminho um grau de adesão que empeça à roda o dar voltas, como se resvalara pela força comunicada à manivela, será a consequência que a roda não só dará volta no caminho pela força que se lhe faz, mas fará mover a carruagem para diante em distância proporcionada à circunferência da roda, em cada volta completa que dê».

Depois de várias informações de ordem técnica, *O Panorama* dá-nos esta interessante descrição:

«Em os Caminhos de Ferro há carruagens de várias classes, enquanto à caixa e ornamentos para

a condução de passageiros, posto que nas rodas e plataforma não haja diferença. Cada trem se compõe de vários coches, de ordinário oito ou dez, engatados uns nos outros com um gancho, e alguns argolões grossos, puxado tudo pela locomotiva, que vai adiante.

No feitio, dimensões e adornos há muita variedade, assim em Inglaterra, como na América setentrional: para exemplo, contentar-nos-emos com uma carruagem de primeira classe; o original dela foi construído em Londres para o caminho de ferro, que



Máquina locomotiva de seis rodas

há cinco anos se estabeleceu de Havana, porto principal da Ilha de Cuba, para Guines.

O corpo de cada coche compreende três divisões ou repartimentos.

Tem todo o comprimento exterior 5 varas e 21 polegadas, medida de castela, de largura no vão 2 varas e 7 polegadas, de altura de coberta uma vara e $\frac{3}{4}$, os dos postigos duas polegadas e quarta.»

O artigo remata assim:

«Por não fazermos extensa descrição, que mais respeita aos artífices do que aos curiosos, bastará dizer que os passageiros têm assentos cómodos, em que fazem sua viagem com rapidez e sem molestar o corpo».

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

1955

O leitor é supersticioso? Se é, transponha com o pé direito o limiar do Novo Ano de 1955; se não é, pode entrar com o esquerdo, porque, de uma maneira ou de outra, entrará sempre com o coração, que mora no lado esquerdo de cada um de nós.

Agora, que findou o Ano Velho e se inicia o Ano Novo, teria cabimento fazer aqui, nesta página, o balanço dos principais acontecimentos que encheram e consagraram os 365 dias que passaram e predizer os factos mais importantes dos 365 dias que hoje começam a desenrolar-se. Mas o espaço é curto e por isso vamos-nos limitar a fazer o elogio da juventude de Garrett, que será, de certo modo, o elogio de todos os portugueses. Quando Garrett morreu, Alexandre Herculano, que o admirava e estimava, exclamou: «Morreu com os 25 anos que tinha há trinta anos».

Em Dezembro, as montras dos livreiros ostentaram a grande novidade literária do mês e de todo o ano: as «Viagens na minha terra». A prosa desse livro admirável, escrito há mais de meio século, é uma prosa viva, fremente de juventude, de graça, e saborosa de portuguesismo. Garrett, o criador do Conservatório e do Teatro Nacional de D. Maria II, além da lição literária que nos deu, deixou-nos em testamento outra lição admirável: a da sua perpétua mocidade.

Sejamos sempre novos, no nosso optimismo, na nossa esperança, no nosso amor a Portugal, novos e compreensivos, tolerantes e sinceros e o Novo Ano de 1955 será uma expressão de força e de dignidade moral.

Como Garrett, que morreu com os 25 anos que tinha havia 30 anos, saibamos todos, os homens de sessenta, os homens de setenta e os homens de oitenta anos — e esse é o caso de Ramalho Ortigão, que foi seu discípulo — como Garrett, saibamos conservar sempre, na nossa alma, a flor azul e magnífica da nossa juventude.

Círculo Mário Augusto

O pintor Mário Augusto, falecido há poucos anos, em plena ascensão de glória, deixou não apenas uma obra admirável, mas também um grande número de admiradores, sobretudo entre as camadas mais novas. O culto pela sua memória e pela sua arte man-

BOAS FESTAS

*Feliz Natal! Não só nas fartas mesas,
Não só em ver ao pé quem estava ausente,
Não só nos risos de infantis surpresas,
Não só no altar da missa erguido em frente.*

*Mas também na alegria de outras mesas,
Na ventura em quem dela estava ausente,
No consolo que à dor leva surpresas,
No fundo amor que ao desamor faz frente.*

*No ardor de ideias novas já vetustas,
Na paz interior das almas justas,
Na luz levada com singela mão,*

*Nas rosas postas nas veredas duras,
No olhar ansioso que deseja alturas,
Na voz que diz: «Senhor, não vieste em vão!»*

NATAL - 1954

Francisco Ventura

tém-se cada vez mais vivo, graças ao Círculo que o tomou para patrono.

O Círculo Artístico e Cultural Mário Augusto acaba de realizar, na Sociedade Nacional de Belas Artes, a sua VIII Exposição Anual. Deve-se a esse Círculo a revelação e a consagração de muitos valores e o prestígio criado em sua volta é de tal natureza que artistas de gerações mais velhas, de nome feito, sentem prazer em concorrer também a essas exposições.

E' com encanto que se percorre esta exposição, onde, quase ao lado de um António Conceição Silva, com um primoroso retrato do escultor Faria de Castro, há um Augusto Bértholo, a quem, recentemente, no último «Salão de Inverno», foi concedida a Primeira Medalha.

Ainda bem que há grupos como o Círculo Artístico e Cultural Mário Augusto, onde os novos, desprezando as escolas extravagantes, cultivam a arte de desenhar e pintar com sinceridade.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Os agricultores estão utilizando o amoníaco líquido em grande quantidade, como fertilizante. Altamente concentrado, esse amoníaco é muito mais forte que o empregado para fins domésticos. O seu teor de nitrogénio é muito alto e aumenta o rendimento das terras até cem por cento.

(De *Ideas y Noticias* — La Ceiba — Honduras)

O dr. Olstead afirma que quatro garrafas de cerveja por dia podem ser úteis no tratamento das pessoas que sofrem do coração e são submetidas a dieta de pouco sal. Além disso, a cerveja melhora o estado mental do paciente.

(De *Diário del Norte* — Bogota)

Regista-se sensível diminuição no consumo do álcool por parte dos homens na Suécia; porém observa-se um aumento de 2 por cento entre as mulheres.

(De *El Adelanto* — La Paz (Bolívia))

A população mundial, que em 1850 era de cerca de 1.160 milhões, aumentou até agora para cerca de 3.000 milhões. Na Europa a população quadruplicou nos últimos cem anos e sextuplicou na Ásia.

(Da revista *Malvarosa* — Valencia)

O proprietário de um restaurante em Washington verifica o peso dos seus fregueses antes e depois das refeições, estabelecendo assim o preço que cobra pela ementa.

(Da revista *Surcos* — Tenerife)

Estão à venda no mercado americano cigarros que se acendem por si próprios, automaticamente. Ao tirar este cigarro do pacote que contém 20 cigarros, e é de tipo normal, a ponta, que possui uma camada de um produto químico, toca uma faixa com outra substância especial, e o cigarro está aceso. Uma fábrica da Califórnia está produzindo este tipo de cigarros à média de três milhões por dia.

(Do semanário *Alvaran* — Cadiz)

Na Holanda é proibido servir qualquer bebida alcoólica sem ser acompanhada por algum comestível. Na maioria das vezes, nos bares, um aperitivo é servido em companhia de uma salsicha feita de uma matéria plástica, que é retirada, depois que o freguês paga a conta...

(De *El Norte* de Valhadolid)

A população da América Latina será triplicada nos próximos 40 anos, caso o seu crescimento continue no mesmo ritmo. Terá no ano 2.000 quinhentos e cinquenta milhões.

(Do *Malay Mail* — Saigão)

Cientistas franceses criaram um aparelho médico que permite isolar os componentes do sangue numa só operação! Pesa 260 quilos e é muito frágil.

(De *La Jeune Suisse* — Montreux)

Um jovem químico de N. Iorque, William Hess, montou uma fábrica em N. Jersey, em que o cabelo é empregado como matéria prima. Hess está extraíndo do cabelo humano a cístina, composto de proteína que se encontra em importantes hormonas como a insulina. O cabelo, como se sabe, contém 20 por cento de cístina. O jovem químico consegue um aproveitamento de 8 por cento e está vendendo a cístina a nove dolares cada cem gramas. A produção de meio quilo de cístina leva uma semana, e a matéria prima é arrecadada nas barbearias e salões de beleza.

(Da revista *Progreso* — B. Aires)

Fósseis de mamíferos do período quartenário foram encontrados perto de Pationi, na Lombardia. Durante uma série de explorações que se prolongaram durante dois meses, espeleólogos italianos descobriram dois crânios de «ursis spteu» medindo 47 centímetros cada um.

(De *Independiente* — Montevideo)

Uma irlandesa, a sr.^a Ashton, tocou piano durante 113 horas ou sejam, cinco dias e meio, sem parar. Comeu 3.000 torradas e bebeu 107 chavenas de chá. Bateu o record mundial, o que ainda ninguém descobriu foi a vantagem de se tocar piano cinco dias seguidos.

(Do diário *La Lucha* — Panamá)

Um dos mais curiosos empregos da energia atômica com fins pacíficos é o que está sendo levado a efeito em Brehsville: utilização de energia atômica na apuração do desgaste de pneus de automóveis. Com precisão surpreendente pode-se aquilatar dos efeitos de desgaste pela temperatura, velocidade e pressão insuficiente. As pesquisas vulgares eram demoradas e caras pois os pneus teriam de rodar pelo menos durante oito mil quilómetros. Pela primeira vez na história realizam esta espécie de experiências por meio da cisão nuclear. Fósforo atomizado é misturado na borracha utilizada nos pneus. A seguir, films de raio X são postos no trajecto que o pneu percorreu. O filme dá a medida do desgaste. Pode perceber se até quando um vigésimo de micrograma de borracha fica no solo pelo desgaste!

Um milhão de microgramas perfaz uma grama e há 454 gramas numa libra de peso.

(Da revista *Orizzonti* — Roma)

O Departamento de Investigação Nuclear da Universidade de Sidney anunciou uma importante descoberta na estrutura do átomo. O cientista dr. Messel classificou a descoberta de pedra angular da investigação dos mistérios do núcleo atômico. Examinaram-se placas fotográficas que foram expostas à radiação cósmica, a uma altitude de 12.000 metros, por meio de balões captivos e descobriu-se um novo tipo de meson com uma forma de desintegração «jamais observada antes no mundo».

(Da revista *Reporter* — Chicago)

O astrónomo Giffard, numa das suas últimas comunicações à Academia de Altos Estudos de Londres, afirma que estão caindo cada vez com mais frequência meteoros na terra, porque grandes massas de velocidades incalculáveis voando das estrelas mais leves alongam as superfícies adquirindo novas rotações que se combinam com outras. Colisões tremendas ocorrem entre as massas que são impelidas para fora e as que são impelidas para dentro e delas se destacam pedaços que vão tornar-se os núcleos dos satélites. Alguns desses núcleos planetários separam-se e «bombardeiam» a terra abrindo caminho através de uma vasta atmosfera circulante.

(De *Asiatic Quartely*)

Um novo tipo de microscópio, agora criado nos E. Unidos, é tão potente que permite o estudo dos órgãos de um insecto tão minúsculo que por si seria demasiado pequeno para ser visto a olho nu...

(De *Cap. Times* — Capetown)

Um aparelho portátil de raio X que não precisa de energia eléctrica foi criado na Inglaterra. Pesa 4 quilos e o seu elemento radioactivo (um pedaço de tulium) emite raios comparáveis em energia aos de um aparelho de raio X de 100 000 volts.

(De *Achron Journal* — Ohio)

Inventou-se na Suécia um microscópio de raios X capaz de fotografar objectos invisíveis a olho nu. Tem uma potência de aumento de 200.000 vezes e permitirá o estudo das células dos tecidos humanos assim como os órgãos internos de minúsculos insectos.

(De *Nuevos Horizontes* — Valparaíso)

Na estrada Knoxville, Estado de Tennessee, chocaram os carros de William Burnet e Milbrun Brook. Na ocasião passava um inspector de trânsito. Como não se decidisse logo qual teria sido o culpado, os três homens entraram num bar e puseram-se a beber. Mais tarde foram detidos os três completamente embriagados.

(Do semanário *Zondagsvriend* — Anvers)

Alguns pesquisadores realizaram investigações sobre antigos remédios populares e foram descobrir na Bulgária um curandeiro que receitava a doentes mentais uma infusão de raiz de beladona em vinho tinto, com bons resultados. Os médicos italianos fizeram experiências com a «receita» e verificaram que ela tinha êxito em casos de doença de Parkinson.

(Do *South African Medical Journal*)

Instalou-se em Bochum a primeira escola feminina de padeiros. Tem um curso especializado de um ano com aulas teóricas e práticas, a cargo de peritos na técnica de fazer pão. Como se vê, as mulheres alemãs estão a habituar-se a desenvolver actividades profissionais que eram privativas do sexo masculino.

(De *La Opinion Nacional* — Nicaragua)

Depois de vários dias de pesquisas infrutíferas, abandonou-se a esperança de encontrar, na região onde desapareceu, «Moby», a baleia branca, de borracha, de 18 toneladas, «estrela» de um filme extraído de um romance. As amarras que a prendiam quebraram-se e a baleia desapareceu ao largo da costa sudoeste de Inglaterra.

(De *El Diario de Carora*)

Os aborígenes de Alcepring, Austrália, já apresentam traços de civilização: exigem dinheiro aos turistas que os desejam fotografar, tendo estabelecido mesmo uma tabela para os diversos tipos de fotografias.

(De *Dienst Ostereich*)

O principado de Mônaco será dotado com mais 115.000 metros quadrados de terreno, ou seja um décimo da sua actual superfície, terreno esse que será conquistado ao mar e o custo dos trabalhos pagos com os lucros do jogo em Monte Carlo.

(De *La Ventana* — B. Aires)

Bastante conhecido nos bairros de Londres, Leslie Wilkin, de 48 anos, desempregado e sem residência fixa, foi levado a um tribunal sob a acusação de ter roubado um ónibus. Era a terceira vez que Leslie praticava um roubo desta natureza. Alega que fez isso para se mostrar capaz de trabalhar como qualquer outro homem.

(Da *Kongo Overzee* — Anvers)

Os surdos poderão, de futuro, usar óculos para ouvir melhor. Estes óculos com microfone e amplificador, têm armações ligeiramente mais pesadas do que os óculos vulgares, mas contêm a minúscula bateria de auxílio auditório.

(De *Journal de Brazzaville*)

Descobriu-se nos arredores de Londres a cabeça, de mármore, de um deus egípcio, em bom estado de conservação. Encontrou-se também uma mão atravessada por um cravo de ferro no mesmo local onde se descobriu uma figura gravada de um deus romano.

(De *Quincey Patriot Dedger*, Quincey)

Moscas encontradas nos Caraibas estão sendo empregadas em experiências para control das pragas de arroz na Malásia. Num período de 26 semanas, mais de 8.000 moscas foram soltas sobre os arrozais na esperança de que pudessem contribuir para exterminar a praga.

(De *Tribune* — New Orleans)

Pela primeira vez na história os jornais americanos publicaram recentemente a primeira fotografia a cores de um jogo de campeonato de baseball. Esta foto colorida foi enviada directamente do campo de jogo para as redacções de 18 jornais, alguns dos quais situados a mais de 3.000 milhas de distância.

(De *Revue Congolaise* — Bruxelles)

Lizy Hopkiris, de Boston, foi à missa e deixou o carro perto da igreja. Quando voltou, notou que a porta do automóvel fora forçada. Tinham-lhe levado um missal, que ali deixara. O ladrão colocara no lugar dele um bilhete: «A senhora foi à missa e deixou o seu livro de orações; portanto não precisa dele. Eu preciso».

(De *L'Ardennais* — Spa)

O Dr. Boist, professor da Universidade de Utah, anunciou haver projectado uma locomotiva atómica de 7.000 h. p. capaz de funcionar durante um ano consumindo apenas 11 libras peso de urânio. O preço de construção de uma locomotiva desse tipo ascenderia a 1.200.000 dolares ou seja o dobro de uma Diesel equivalente.

(De *Le Fambleau* — Bruxelas)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Janeiro de 1905)

Homenagem a Eduardo Coelho

Realizou-se no dia 29 do mez passado a inauguração do busto de Eduardo Coelho, o creador da imprensa diária popular, o jornal de dez réis.

À merecida homenagem compareceu toda a imprensa de Lisboa, fazendo-se a nossa *Gazeta* representar pelo seu director, que se honrou indo áquele acto levar o seu preito á memoria do incansavel trabalhador que foi seu dilecto amigo, e a quem o ligou sempre a lembrança de que foi a elle que deveu o primeiro dinheiro ganho pelo trabalho da sua pena.

A homenagem que a imprensa prestou áquelle character nobilissimo, foi a justa glorificação de quem atravessou a vida tendo sempre por norma a honra e o trabalho.

Director da Companhia Real

Em sessão do conselho de administração, de 24 de dezembro, foi approvedo o orçamento para 1905 e acceita a admissão que o sr. Paul Chapuy, apresentára do cargo de director geral, sendo nomeado para o substituir o sr. Leproux,

BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos e agradecemos, para o ano de 1955, calendários das seguintes firmas:

Henschel, com magníficas reproduções de locomotivas, carruagens de caminhos de ferro, automóveis, autocarros, de que é representante, em Portugal, o nosso prezado amigo, sr. Carlos Empis; Couto, Limitada, do Porto; Papelaria Fernandes.

engenheiro francez, com o curso da Escola Polytechnica e da de Minas, e dado ao demissionario um voto de louvor, ficando este com o cargo de engenheiro consultor e o respectivo vencimento.

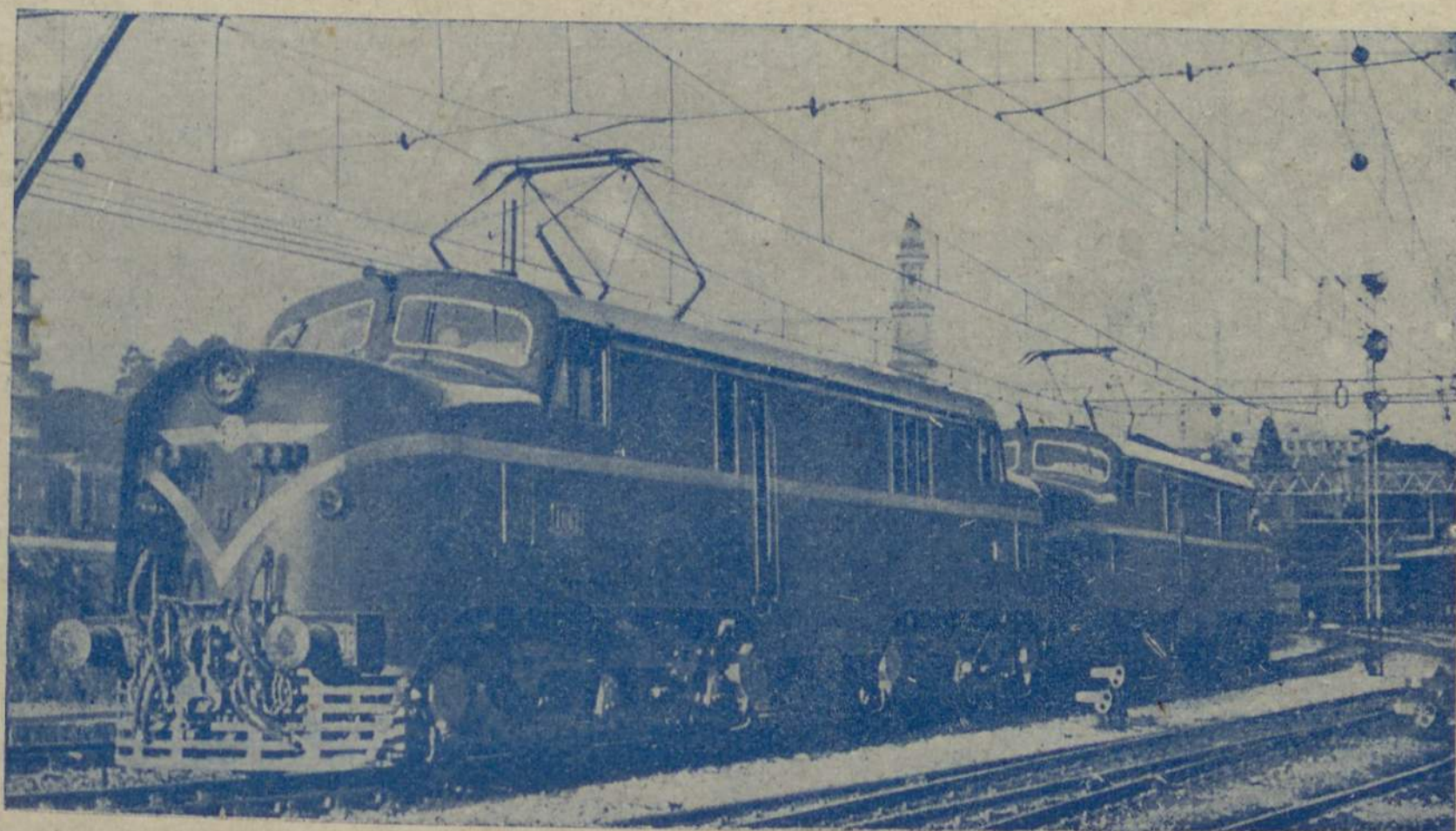
O commissario régio e os administradores por parte do governo, declararam que nada tinham que oppôr á nomeação do novo director, sem que isso represente abandono, do que preceitua o artigo 19.º dos estatutos, pelo qual a companhia poderá ter dois directores, sendo, nesse caso, portuguez um d'elles.

O sr. Chapuy retira ámanhã para Paris, no Sud-express e o sr. Leproux só chegará a Lisboa no fim do mez.

A falta de espaço obriga-nos a retirar d'este numero a noticia desenvolvida do orçamento, que daremos no proximo numero.

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS PARA A LINHA DE SANTOS A JUNDIAI, NO BRASIL



Uma das 15 Locomotivas eléctricas, de 3000 CV, fornecidas pela «THE ENGLISH ELECTRIC Co. Ltd.» à Companhia dos Caminhos de Ferro de S. Paulo

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. 3 7083

O prazer de viajar em comboio

Interessantes comentários de um ferroviário espanhol

SÃO em grande número as pessoas que encontram, nos modernos sistemas de locomoção, o paroxismo da velocidade e um modo de ganhar tempo, porque assim o exigem os seus negócios ou o seu tédio. Criou-se a pressa como sintoma de que vamos rapidamente a todos os lugares. Importa mais correr e chegar, do que ir devagar e esperar o termo do nosso trajecto. O desejo não depura, consome-se quase em forma de rajadas. O caso é ir o mais directamente possível. E em pouco tempo. Cremos que nisto consiste uma das formas em que se manifesta a angústia do tempo moderno.

Assim o caminho de ferro perdeu o carácter de comboio dos amores, da amizade e do estudo. Quando os comboios deslizavam a pequena velocidade era possível o madrigal numa viagem, o largo diálogo com o companheiro até se atingir a melhor amizade e, sobretudo, ser-se espectadores dessa rica e interminável fita colorida, que a janela duma carruagem nos proporciona.

Era um grande prazer fazer uma viagem longa, de dia e de noite, cortando duas geografias, entre vales e serras, e às vezes entre uma nação e outra. Causava assombro o amanhecer no trajecto. E as melodias de cada terra, com os seus cânticos e garganteados. Os campos e as povoações eram vistos demoradamente, postos em comparação. E era um encanto verificar como as estrelas se podiam contemplar de qualquer ponto. Isto não quer dizer que as pessoas que viajavam nessas condições não tinham pressa e interesse em chegar ao termo da sua viagem. Era este, sem dúvida, o motivo principal, mas nunca se renunciava ao encanto dos acessórios, dos incidentes e dos panoramas.

Agora viaja-se de maneira diferente. O passageiro procura no automóvel e no avião uma rapidez que não experimentara nunca. O avião será, talvez, mais rápido, porque gasta um mínimo de tempo em transportar a criatura humana, elevando os seus pés acima de tudo, como se a viagem fosse uma retirada do plano físico da terra. Não ha tracção, nem rodas, nem formas e mudança de solo. O avião corre como

um cavalo dos céus, vencendo, na sua finalidade, a rudeza e as dificuldades da geografia. O passageiro sobe nele e, como se levasse os olhos fechados, não vê o panorama que tem em sua frente. É como se embarcasse nas nuvens. O caso é chegar dentro de uma hora ou duas. Chegar depressa.

Mas o caminho de ferro não pode baixar de categoria, porque nas suas belas linhas paralelas estão as pontes que saltam sobre os rios, que erguem o homem sobre os abismos, e essas linhas tocam e aproximam-se em todos os terminus, em todas as províncias. Melhorando os itinerários e aumentando o conforto, assim como o número de comboios, não existe nada mais cómodo, mais poético e que mais impressione que o caminho de ferro. O comboio vai consumindo milhares de quilómetros e à medida que avança torna-se mais humano. Toma e deixa passageiros, com despedidas e chegadas, com efusões e abraços. Os que seguem no comboio participam tanto dos belos quadros que lhes oferecem, na sua passagem, os campanários, as colinas e os campos, como das emoções e belezas que se descobrem a cada passo. Podemos beber água de fontes diferentes, saborear alimentos e guloseimas, ler jornais de diversas procedências. E, muito melhor do que isso, ganhamos uma experiência das coisas e das pessoas, durante o trajecto, ao mesmo tempo que se espera com ilusão chegar ao lugar onde nos espera o motivo da viagem. Existe um prazer neste modo de viajar, que nem o pó de carvão, nem os pitorescos diálogos conseguem diminuir. Será sempre o prazer de viajar. Enquanto as máquinas a vapor rodarem através das terras com as suas negras cabeleiras de fantásticas e loucas aventuras. Para isso bastará que o sistema varie não só no que se refere à parte material — comboios e itinerários — mas também no seu aspecto social, no seu ambiente e trato dos passageiros que preferem o comboio ou que desejam viajar com a maior comodidade.

(Artigo de B. Garcia Menéndez, publicado em *Ferrovíarios*, revista do pessoal da RENFE (Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis).

M·A·N



COMBOIO DE AUTOMOTORAS DIESEL
DE 3 CARRUAGENS COM 2 MOTORES
DIESEL M·A·N DE 400 HP
PARA O BRASIL EM VIAGEM DE ENSAIO

AUTOMOTORAS DIESEL
AUTOMOTORAS ELÉCTRICAS
CARRUAGENS DE PASSAGEIROS · VAGÕES ESPECIAIS
VAGÕES DE MERCADORIAS · CARROS ELÉCTRICOS

F 15785A

REPRESENTANTE: INDUMA, MÁQUINAS INDUSTRIAIS, L. DA, LISBOA

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

“SOREFAME”

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA — PORTUGAL

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
LOBITO - PROVÍNCIA DE ANGOLA - PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO
em aço normal ou em aço inoxidável sistema BUDD
Fornecedores dos Caminhos de Ferro de ANGOLA
e MOÇAMBIQUE

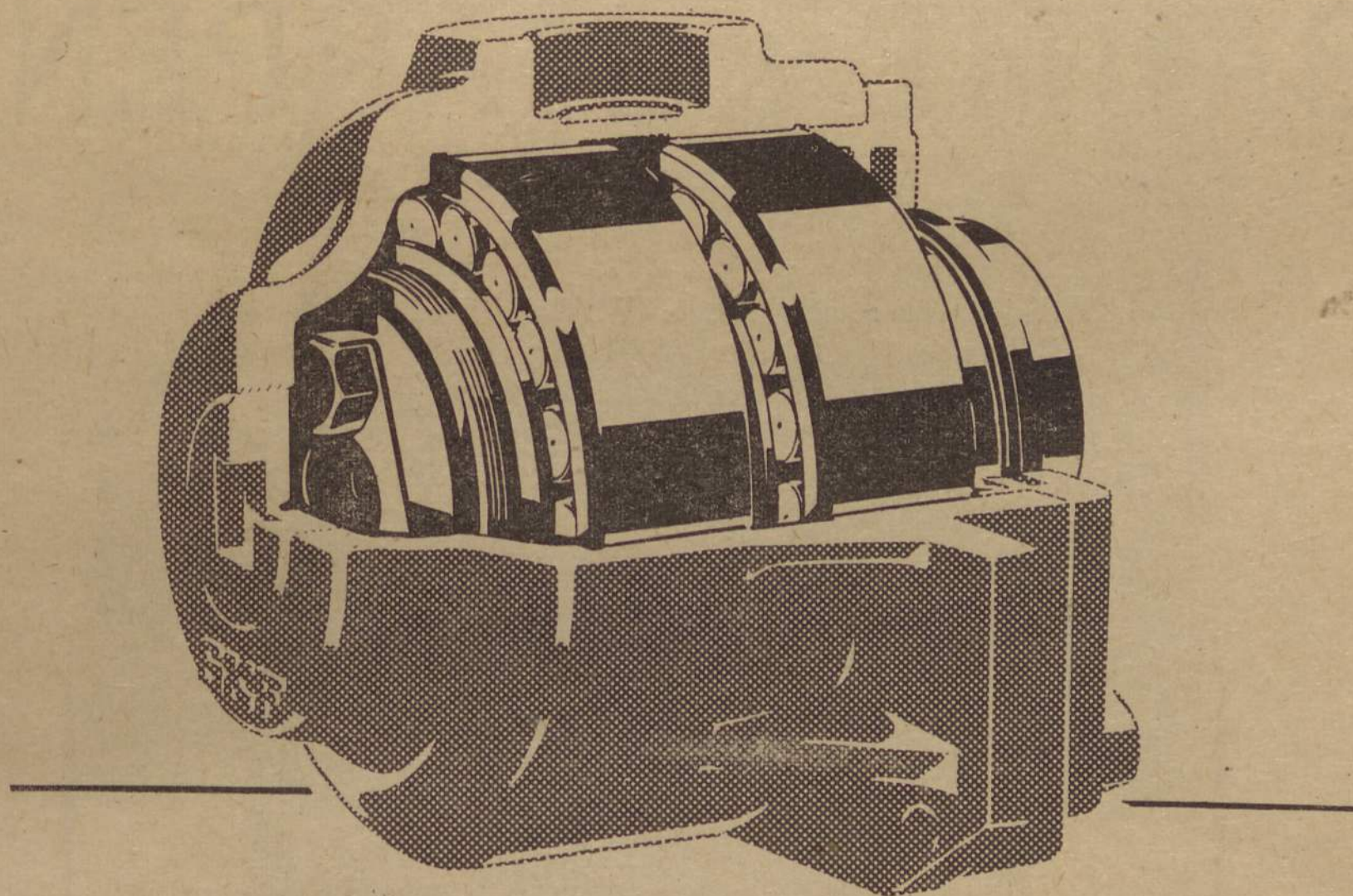
Material para Equipamentos Hidráulicos

CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estructuras Metálicas

Material para Refinarias de Petróleo

PONTES E PÓRTICOS ROLANTES

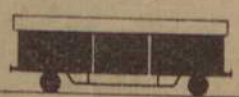


865 000* CAIXAS SKF

com rolamentos de rolos esféricos

para caminhos de ferro

Aplicadas em


Vagões de mercadorias **405.000** caixas


Carruagens de passageiros .. **285.000** ..


Locomotivas a vapor **88.000** ..


Automotoras..... **75.000** ..


Locomotivas eléctricas **12.000** ..

TOTAL 865.000 *

Desde 1921, 865.000* caixas SKF com rolamentos autocompensadores de rolos foram fornecidas às entidades de caminhos de ferro em quase todos os países do mundo. Muitos destes rolamentos têm ultrapassado a vida dos veículos em que foram originalmente aplicados, e ainda estão em serviço — e ainda em condição impecável — em novos veículos. Estes factos reflectem a confiança que os engenheiros de caminhos de ferro têm nos produtos SKF e são a prova convincente do avanço da SKF no campo de aplicação dos rolamentos para caminhos de ferro.

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA · PORTO

SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF SKF

BAUME & MARPENT

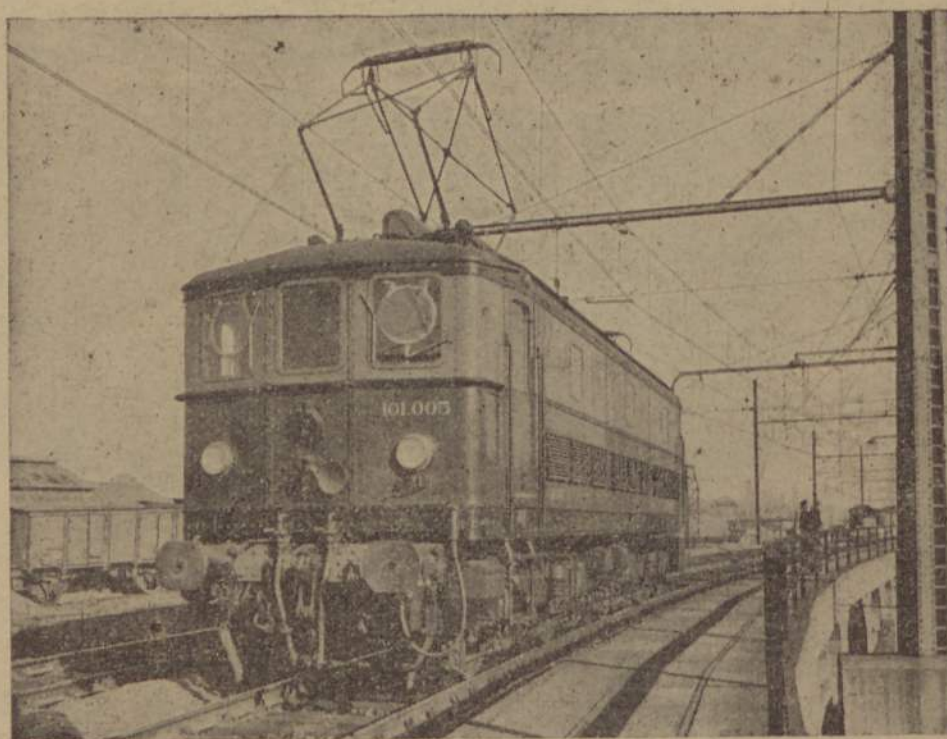
FUNDADA EM 1882

Sede Social: HAINE-ST-PIERRE



Fábricas em: MORLANWELZ (Bélgica)
HAINE-SAINT-PIERRE (Bélgica)
MARPENT (França)

MATERIAL DE CAMINHOS DE FERRO



Locomotiva eléctrica B. B. — 2200 HP — 100 km/hora para a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas

Locomotivas eléctricas — Locomotivas Diesel eléctricas e hidráulicas — Carruagens e automotoras Diesel, eléctricas, mecânicas ou hidromecânicas — Vagões — Tenders — Aparelhos de mudança de via — Vagonetas — Guindastes hidráulicos para alimentação de locomotivas — Carruagens para tranvias — Autobuses, trolleybuses — Placas giratórias — Peças de freios — Párachoque — Caixas de lubrificação — Eixos — Arcos — Rodas, etc...

Construções metálicas e mecânicas

Pontes — Estructuras metálicas — Gazómetros — Tanks — Reservatórios — Conduitas de gás e forçadas — Postes metálicos — Colunas de destilação.

Aços moldados Siemens Martin, eléctrico e Bessemer e Aços forjados.

Veículos especiais para o caminho (autobombas, veículos para prestar socorro contra incêndio na defesa civil e para incêndios em aviões capotados — tractores agrícolas.

AGENTES GERAIS

PARA PORTUGAL E COLÓNIAS

Azevedo & Pessi, Lda.

Rua Nova do Almada, 46

Tele { fone: 2 0354
gramas: PESSIL

LISBOA



Ponte, inteiramente soldada, em Stochroye, sobre o Canal Alberto



Antigo Convento de Jesus, actualmente Museu regional



AVEIRO

Por OLÁUDIO CORRÊA DE OLIVEIRA GUIMARÃES

AVEIRO! Logo o nome da cidade é lindo:—murmúrio de águas em espriar ondeante, pizzicatos de ave que se desgarrá... Só um poeta em hora de inspiração inigualável, o encontraria, assim, gárrulo e alado, para baptizar o mais gracioso retalho do litoral lusíada. Irá bater as asas? Irá levantar voo?

Verso branco da paisagem, onde a luz e a água, em conúbio amoroso, criou a expressão soberana do ritmo, a beleza de Aveiro é daquelas que só às sensibilidades superiores é dado captar.

No seu céu azul de faiança, parece sorrir a Itália; na translucidez das suas águas se gostaria de rever a Suíça, verde e forte; na fluida graça das suas mulheres, se exaltaria a arte da Grécia antiga.

Apesar de tudo o que há de napolitano nos seus céus; de helvético nas suas águas e de ateniense nas suas mulheres, em Aveiro é Portugal que está vivo, palpitante, com corpo e alma presentes.

A terra verde e a água azul, a enxada e o barco,

a árvore que se revê no rio, a montanha que espreita o mar, o carro de bois que se faz saveiro, o homem que das terras onde ara e semeia sente chamá-lo o aceno tentador das ondas e lavra e pesca ao mesmo tempo,—condensam toda a psicologia e a alma de uma Raça de lavradores e marinheiros.

Para quem entra na paisagem da ria, vindo de qualquer lado, o imprevisto do litoral verde e macio, tecido de pelúcia e prata, maravilha os olhos, numa surpresa doce, inigualável de luz, de cor, de ritmo.

Na planície ensopada de águas, a verdura clara, a verdura alegre, irrompe, alastra, enovela-se, floresce na ebriedade de um clima excepcional. Há uma sensibilidade estranha, uma perfeita excitação de riso, em toda essa terra eternamente moça, listrada de águas brancas que rutilam ao sol, lucilantes, nervosas, tremulando lumes sob os verdes húmidos.

Longínquas montanhas recortam na seda do céu a sua volumosa anatomia de formas; suspendem-se



Proa dum barco moliceiro

do azul, num vago ar de êxtase; perdem a austeridade dos seus perfis angulosos e duros, ante a espiritualização da claridade intensa que as penetra e transfigura. Ora são ondulações de fumo, chamando a graça da terra; ora acenos de carícia que parecem colar-lhe asas, sugestionando-as para um grande voo...

A planície é mais forte que a sedução longínqua da altitude. Pressente outro mistério, no recorte em alfange do horizonte, e para ele se encaminha, numa submissão humilhada em que se exaltam todas as suas belezas femininas. Para além do amarelo intenso dos areais e das escuras manchas de pinheiros, o mar desenha a sua adaga faiscante de oiro.

Extravasa em tropel, pelos campos porosos, a varonilidade forte dos milheirais; filas de salgueiros quadriculam, aqui e além, retalhos harmoniosos de terreno como amostras de seda lustrosas; as leivas abeberadas de homens, possuem-se de uma sede que não cansa; moinhos abrem as velas, quais braços crucificados, com frémitos de asas em paisagens celestes. O Vouga (o formoso rio dos versos inigualáveis de António Corrêa d'Oliveira), espreguiça o seu corpo indolente num brando espraia de águas, reflectindo os gestos inconscientes do arvoredado que o acarinha; oferece, de quando em vez, a nota

curiosa dos *saveiros*, cisnes irreais que boiam eternamente, em perpétuo castigo.

A maior beleza, a maior graça, a alma sensível da paisagem, está cativa aqui do encantamento da água mansa e sereninha, filha da terra, que é a água transparente e levezinha da ria doce.

Ausente dela, Aveiro seria uma cidadezinha recortada e banal, sem ineditismo, despida da sensação forte que habitualmente exigimos das terras que conhecemos. Longe de a abandonar a água envolve-lhe o corpo, atravessa-lhe a epiderme, cinge-lhe o colo, como se fosse o próprio sangue que a anima e aquece. Estende através dela os braços sôfregos dos canais:—o das Pirâmides, o de S. Roque, o dos Mercantéis. A' volta deles, a cidade debruça-se, revê-se, aclara-se e canta, despersonalizando-se, como se ansiasse seguir rumo pró-largo, no deslize lento dos barcos moliceiros que partem, todos barriolados de cores vivas.

Em Aveiro, a água goza atributos de autêntica realeza. Tudo lhe pertence. No contraste flagrante da quase vulgaridade arquitectónica tipicamente provinciana, que a caracteriza, com a epopeia polícroma que as águas recitam, nasce a soberana feição do seu encanto. A sua beleza toda subjectiva e esparsa não se define ao olhar trivial, só a alma a enxerga e apreende. Esponsalício enleio de águas



Pelourinho da Esgueira

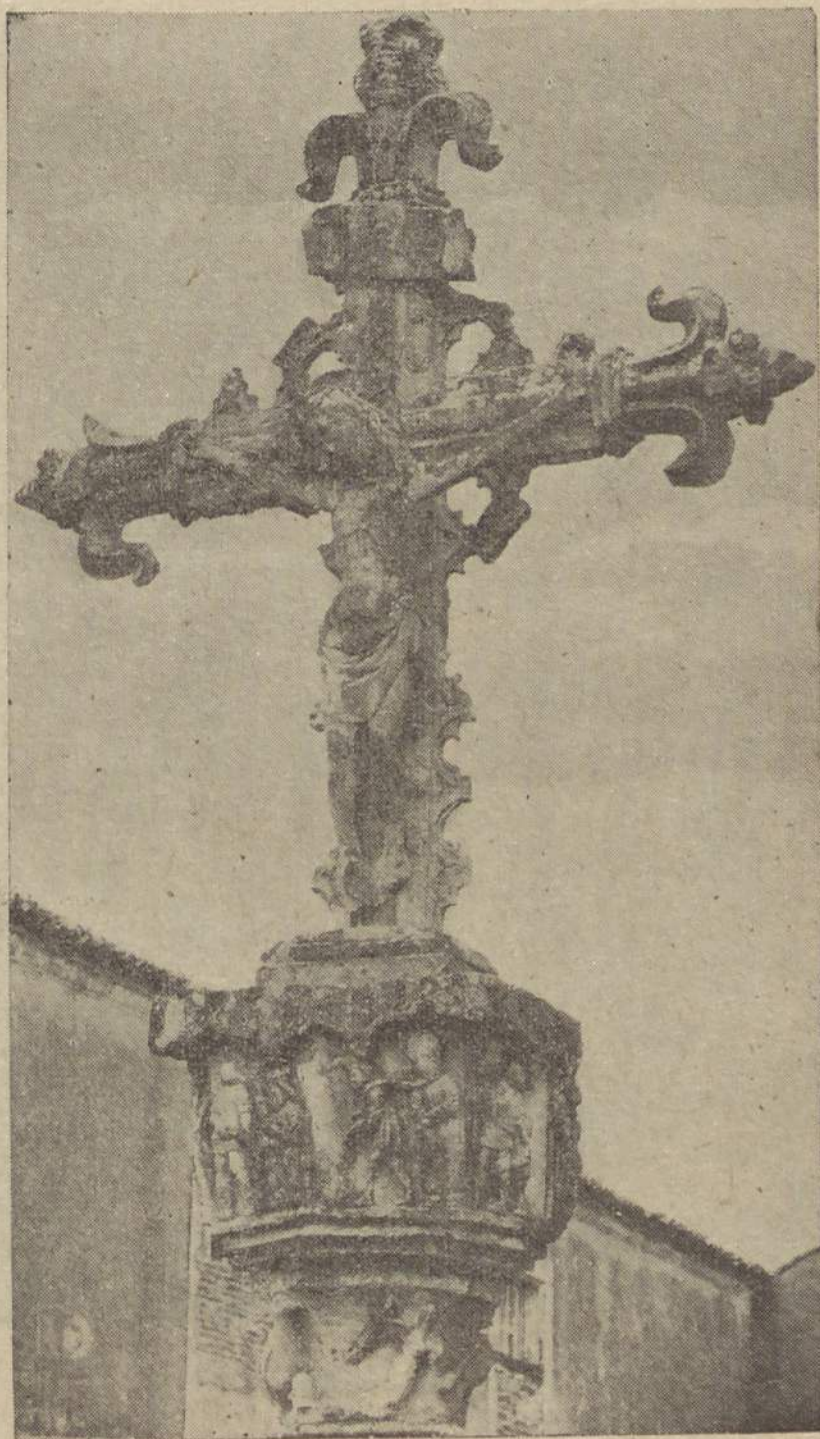
extáticas e de águas inquietas — o rio e o mar que se aproximam — Aveiro dá-nos asas ao sonho, certa pureza pascal que santifica.

Mas é para além da cidade, para a apoteose luminosa da ria, que a ânsia de topar a maravilha nos encaminha e chama.

Admirável sinfonia cromática, verde, azul, oiro e branco, tons de terra e tons de altar, as águas da ria, alma líquida da cidade, em que Aveiro se espiritualiza e revê, vibram como cordas de viola, entre a romaria de cores claras, a rirem, que a paisagem faz à sua volta.

Poema aquático, em que as rimas são feitas do arco-íris volúvel de todos os tons marinhos, desde os cambiantes verdoengos das águas em repouso, até aos mil reflexos surpreendentes das águas em bulício, esta pequena cidade do litoral, picante e airosa, brota da terra com a espontaneidade de uma flor em primavera renque de folhagem. Tudo canta nela as graças de uma clara e perene juventude.

A água é, aqui, o elemento dominante, quase absorvente de paisagem. Para qualquer direcção que o olhar se volte, é sempre água que ele encontra e quanto mais encontra mais procura. Nas veias glau-



Cruzeiro de S. Domingos

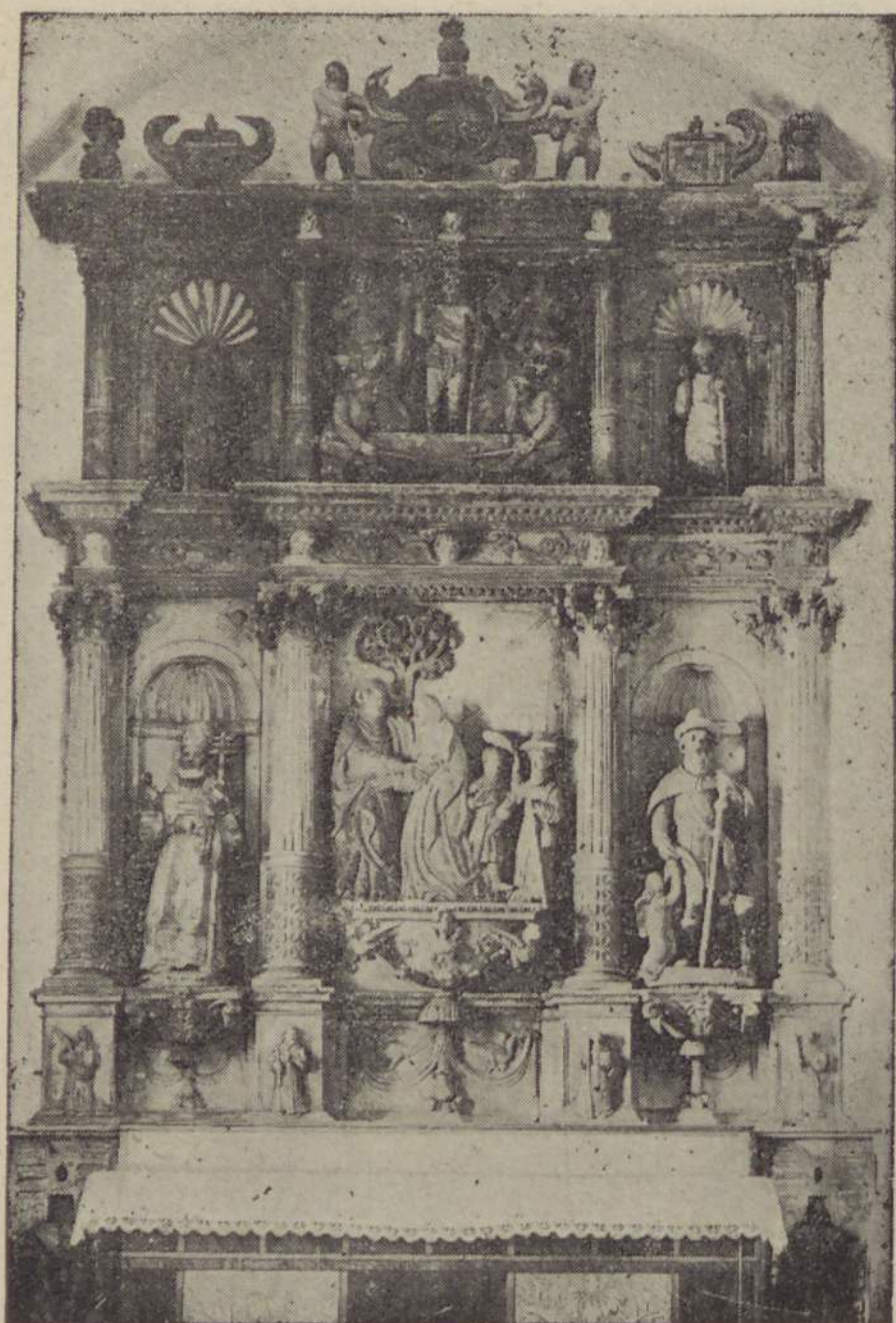
cas dos canais que se cruzam e abraçam e enredam, na cantante aguarela panorâmica em que Aveiro se emoldura, a água adquire cores, vibrações, almas diferentes da de outras paragens e climas. Em sua volubilidade e garridice, ela é profundamente feminina: estendal estilhaçado de pedrarias, retalhos transparentes de gaze de Dekkan, mosaico de otro vivo, em que o Sol se revê ciumento.

A certas horas, a água transmite, na largueza cenográfica da ria, uma mágica hipnose de azul. Azul de todas as variantes, desde o azul que cega ao azul que faz sonhar: — leito quimérico de safiras em quietude ascética, sebe diáfana de hidrângeas de um brando azul místico, cismas de nuvens em azul diluído, turqueza, azul ferrete, azul cobalto, azul sidério, azul egípcio, azul-violeta, azul-azul!

Por vezes todas as cores se fundem na sua superfície dormente de lago: cores húmidas, feitas da própria vaporização incorpórea da água: — a palidez lactescente das opalas, a quase exangue ruborização dos nácares, a alvura virginal dos jaspes, o esplendor ardente dos cinábrios, a claridade lunar das pérolas, adolescências de joalharia fantástica a cujo revérbero cora e desmaia a incandescente fulguração solar.



Santa Joana, quadro existente no Museu regional



Retábulo dum altar
na Igreja de Esgueira

A luz difere ali, como em toda a parte, consoante as horas do dia, os estados de alma. Pela manhã tem o perfume subtil de um lírio a abrir. É a hora extática, a hora púbere das tonalidades indefinidas. A névoa ascende da escura órbita dos canais; acolhe em carícias toda a virilidade alegre dos corpos verdes. Na teoria impalpável da bruma, esgarça-se e morre toda a sugestão prosaica da terra. Só as salinas resplandecem em alvuras etéreas, como noivas vestidas de branco, a sonhar...

Ao meio do dia, a luz transforma-se numa gloriosa flâmula de cor. Cinzela-se de oiro a água da ria, desafiando, em volúpias maternas, a fecundidade sagrada da terra fértil.

Com a noite, o milagre de cor desaparece.

Fundem-se na opacidade cinzenta da água as cabecitas de prata das estrelas. Vislumbra-se uma única luz — a luz do céu endoidado de astros. A penumbra regressa, dona e senhora de todos os recantos, absorvente, insinuante como um perfume indiscreto.

Em lugar algum, como em Aveiro, a luz e a água se estimam, cobiçam, namoram e realizam o seu casamento feliz. Não chega nunca a saber-se se a luz nasce da água ou se a água é a própria luz, joeirada no infinito, que cai como miraculosa chuva de pérolas líquidas, a cujo reflexo as mais suaves tona-

lidades resplandecem. Não chega nunca a saber-se se a água busca na luz o segredo do seu colorário singular, ou se a luz entranha nas águas a fluidez das suas tintas inesgotáveis; — universal paleta em que se combinam os amarelos de gema, os verdes gaios, os ocre de oiro e os alaranjados de espina, os cinzentos metálicos e os roxos litúrgicos, palores de aurora e evanescências de crepúsculo, toda a estranha gama das cores que são, apenas, a sombra, o delíquio, o cicio de outras cores...

A água ou a luz transfiguram violentamente o poder normal das pupilas em êxtase. Se uma onda ritima a nossa sensibilidade visual, o coração, esse, enamorado da luz, a luz aspira, da luz se alimenta. Na planície das sensações recônditas, cheias de imprecisão, canais inéditos desaguam no subconsciente do homem toda a subjectividade íntima e espiritual da paisagem. O próprio som se dilui. Todo o grito, embora vigoroso e sonoro, esmorece, quebra, esvai-se, envergonhado da fanfarra polícroma da luz, na imobilidade cerúlea e argêntea da água.

Aveiro! Logo o nome da cidade é lindo murmúrio de águas em espraiair ondeante, pizzicatos de ave que se desgarrar. Só um poeta em hora de inspiração inigualável, o encontraria, assim gárrulo e alado, para baptizar o mais gracioso retalho do litoral lusíada. Irá bater as asas? Irá levantar voo?



Capela do Senhor da Barroca



NOS COMBOIOS DA GUERRA

A Parada dos Pijamas

Por CARLOS DE BRITO LEAL

TODAS as tardes, na esplanada do Bar, aquele inglês já velho costumava contar-me uma das suas aventuras na guerra. Um dia, em que parecia mais bem disposto, contou-me esta assim:

—Foi em Fevereiro de 1945, quando o meu regimento foi mandado para a Itália. Vínhamos de França num comboio em que os soldados enchiam uma longa bicha de vagões para mercadorias, enquanto nós, os oficiais, nos empilhávamos em alguns salões com os estofos sujíssimos e esfarrapados.

A viagem fazia-se com frequentes e demoradas paragens e havia já dois dias que habitávamos aquele quartel ambulante, quando uma manhã o comboio parou na linha de desvio de uma estação, em frente de um grande hotel ocupado pelos americanos.

Tendo-nos sido dito que a paragem era de três horas, logo inquirimos se poderíamos ali saborear um bom banho, e com uma resposta afirmativa organizámos dois turnos. O primeiro para o coronel, comandante do regimento, os ajudantes e oficiais superiores, enquanto eu e os oficiais subalternos ficávamos no comboio aguardando a nossa vez no segundo turno.

Trocados os fardamentos pelos pijamas, o coronel e todos os oficiais do primeiro turno desceram das carruagens e munidos de toalhas e sabonetes correram para o hotel, numa ansiedade e alegria

bem compreensível após dois dias de viagem entre lixo e poeira de carvão.

Não havia, porém, decorrido um quarto de hora quando os vagões, com grande surpresa nossa, começaram a mover-se e a despeito dos nossos berros atoadores e das nossas insistentes ordens de *Stop! Stop!! Stóóóppp!!!*, o maquinista não parou e por entre as expressões de espanto dos empregados italianos da estação que, ignorando a língua inglesa, nos olhavam sem compreender, o comboio continuou a sua marcha deixando nas tinas do hotel o coronel e os seus companheiros, de posse apenas daquela indumentária que é uso envergar-se para ir do quarto da cama até à casa de banho.

E calando-se para beber mais um golo de whisky, o meu amigo inglês prosseguiu:

—Só setenta quilómetros mais além, o comboio parou numa estação situada no centro de uma pequena cidade onde ficámos aguardando durante mais de uma hora os camaradas extraviados, demora esta que os soldados aproveitaram o melhor que puderam para cambiar o seu tabaco e as latas de corn-beef por excelentes garrafas de vinho que as *ragazzi* e muitos habitantes da povoação logo apareceram a oferecer.

Finalmente, um comboio chegou, de onde vimos saltar apressados o coronel e os demais banhistas, ostentando os seus berrantes pijamas às riscas multicolores.

Foi então que a mais grotesca e bizarra parada de oficiais dos exércitos de Sua Majestade Britânica, na segunda guerra mundial, desfilou ao longo do cais daquela estação italiana, entre as aclamações ruidosas dos habitantes da cidade que, desconhecendo o motivo do episódio, batiam palmas, gritavam *vivas!* e *bravos!*, estorcendo-se às gargalhadas ao olharem o andar erecto e cheio de dignidade do coronel, tal como se estivesse fardado com seu peito coberto de medalhas, passando revista ao regimento.

Outros oficiais, muito sérios, esforçavam-se por se mostrar alheios à manifestação, enquanto ainda outros, com as toalhas pela cabeça não desdenhavam rir abertamente com os espectadores.

—E os soldados? perguntei eu.

—Quanto aos soldados, continuou o meu amigo inglês, os soldados, que já começavam a revelar os efeitos do belo vinho da região, contagiados pelas gargalhadas do povo, também não escondiam o seu gáudio, esquecendo todos os regulamentos disciplinares, sem ligar importância às vozes estridentes dos sargentos a comandarem-lhes: silêncio! sentido!

Alguns tinham mesmo trepado para o tejadilho dos vagões para melhor apreciar a cena, enquanto outros, em quem o sumo das uvas italianas se revelava mais exuberantemente, acolhiam o desfile gritando:

—Então onde foi o naufrágio?!!!

—O baile de máscaras só agora acabou?!!!

Alguns saudavam:

—Bom dia! Dormiram bem a noite?!!!

Outros ainda:

—Que grande incêndio!!! Salvaram-se em trajos sumários!!!...

E com descaro, retorquiam aos sargentos:

—Sentido??? Mas a quem? Onde estão os galões? Como podemos nós saber quem são estes palhaços com pijamas tão bonitos???!!!

O coronel, imponente no seu pijama de seda, cujas riscas vermelhas o tornavam ainda mais lívido, caminhava pisando o cais com firmeza, olhando em frente, sem desviar os olhos nem mover a cabeça, mas impassível, ia registando os remos da soldadesca que chegavam aos seus ouvidos.

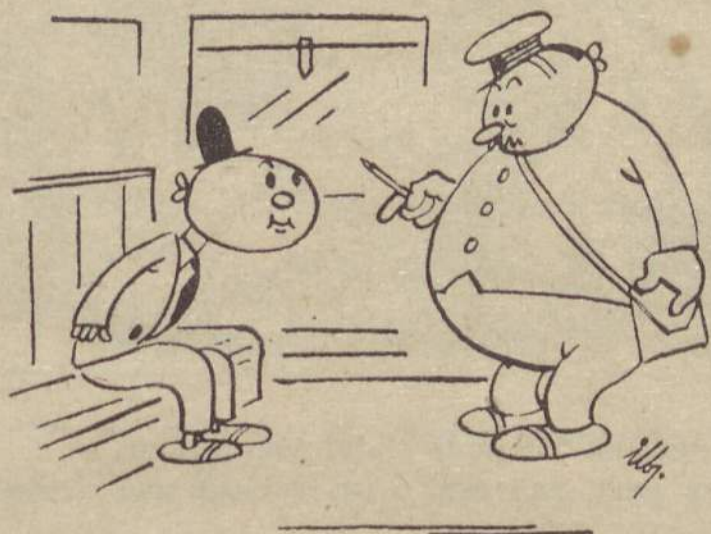
Nesta altura o meu amigo inglês parou para acender o cachimbo e depois de um curto silêncio, concluiu:

—O pior foi no dia seguinte quando chegámos ao nosso destino. Os sargentos foram chamados para indicar quais as praças que mais se haviam evidenciado, e como existiam evidentes provas e testemunhas de que tinham ocorrido «actos de indisciplina na presença de superiores» e ainda «manifestações de rebeldia e acções ruidosas de carácter desordeiro», choveram os castigos e para muitos dos espectadores fardados, *A Parada dos Pijamas*, a festa daquele dia, ficou-lhes para sempre de memória e muito bem registada nas cadernetas para o resto da sua vida militar.

E soltando uma sonora gargalhada, o meu amigo inglês esvaziou de um trago o seu copo de whisky e, estendendo-me a mão, despediu-se com um jovial *until tomorrow!*



ANEDOTAS FERROVIÁRIAS



—O senhor não pode ir para o Porto com este bilhete. Este bilhete diz bem claro: «Porto-Lisboa». E o comboio vai de Lisboa para o Porto.

—Ah, não faz mal. Eu sento-me de costas para a máquina!

O sr. Pires está contando a um amigo os aborrecimentos que teve na sua viagem a Paris.

—Imagine, meu caro, que na carruagem, me sentei ao pé de uma das portas, mas a vidraça não podia subir nem descer! Fui todo o caminho com o vento a dar-me na cara.

—Devia ter trocado o lugar.

—Com quem, se não ia mais ninguém no compartimento?!...

Um engraçado quis brincar com um factor que na bilheteira despachava bilhetes em dia de grande movimento e aproximando-se do «postigo» diz:

—Dê-me ou venda-me um bilhete de 4.^a classe para o Cais do Sodré.

—Não posso, respondeu-lhe o factor.

—Mas não pode, porquê?

—Porque o sr. não traz focinheira.

Prisco ia de viagem.

Quando o revisor lhe pediu o bilhete, ele, depois de lho mostrar, ofereceu um charuto ao empregado, que lhe disse:

—Muito obrigado. Para corresponder à sua atenção, vou dar-lhe um bom conselho.

—Venha ele!

—Quando viajar, não suba nunca para a última carruagem, que é a de movimento mais incómodo, e é a que mais sofre no caso de haver um choque.

—Oh! homem! exclamou Prisco indignado;—pois então porque não há-de a Companhia suprimir a última carruagem?

A esposa dum chefe da estação do caminho de ferro falando da mulher dum empregado subalterno, casado de fresco:

—Não é de todo feia, mas acho-a tão vagarosa, tão lesma... Parece mesmo um comboio de mercadorias!

Numa carruagem de caminho de ferro dois viajantes contam as suas habilidades. Um deles diz:

—Eu toco violino muito regularmente, mas só toco músicas de maestros clássicos.

—Então toca Rossini?

—Não, eu disse-lhe que tocava violino, é esse o único instrumento que toco.

O sr. C., forreta muito conhecido, obteve um dia o passe do caminho de ferro para ir ao Porto na primeira classe.

Acostumado a viajar em segunda, pediu ao director se lho trocava, o que lhe foi imediatamente concedido.

Feito este novo favor, deixou-se ainda ficar á espera A' espera de quê? A' espera que lhe dessem a diferença em dinheiro.

Numa carruagem de caminho de ferro um passageiro fitava com insistência o que lhe ia em frente.

—Porque está o senhor sempre a olhar para mim? — perguntou o passageiro assim fitado.

—E' que se não fosse o bigode, o senhor parecer-se-ia com minha mulher..

—Mas eu não tenho bigode!

—Está bem, mas minha mulher tem um, digno de se dar corda.

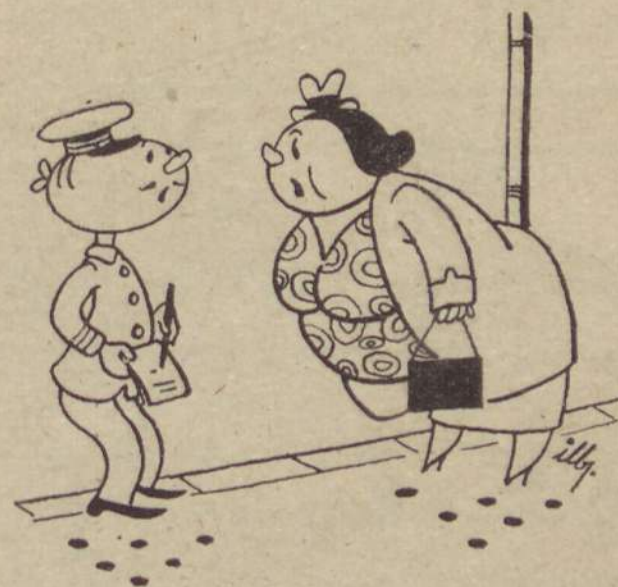
O camponês chega à estação e pergunta onde é a bilheteira.

—E' ali, responde o carregador.

—Faça favor de me dar um bilhete para transportar este burro para o Porto.

—E para o senhor?—perguntou o factor.

—Ora essa! — respondeu o saloio. Eu não preciso, vou montado nele.



—Pode dizer-me quando parte o comboio das nove menos dez?...

—A's vinte e cinquenta.

—Tem razão o meu marido, quando diz que os horários estão sempre a mudar...

A avó materna, no momento de partir:

— Adeus, Carlinhos! Deixa-me ir depressa, que tenho medo de perder o comboio!

O Carlinhos—Não há perigo, avó; esteja descansada. O papá adiantou meia hora o relógio.

— A minha boa amiga talvez não saiba qual a semelhança que há entre um comboio parado em plena via e o chapéu que traz na cabeça?

— Qual é?!

— E' que ambos estão... fora da estação ..

— Que idade têm estes meninos, minha senhora?

— Seis anos. São gémeos.

— Onde nasceram?

— Este em Lisboa e aquele no Porto.

Calisto vai á estação esperar a sua cara-metade. Ao sair esta do comboio, caíram nos braços um do outro.

— Olha, diz a mulher, os teus pais nem me queriam deixar vir.

— Coitados! como eles são meus amigos!

No comboio entre marido e mulher, depois de alguns anos de casados.

— Meu amigo, empresta-me por um momento o jornal que estás a ler?

— Sim, minha querida, quando chegarmos ao próximo túnel.

Os engenheiros vão ter com um dos mais abastados proprietários da aldeia para lhe comunicarem que a nova linha do caminho de ferro em construção passará justamente no pátio da sua quinta por detrás do portão.

— Pode lá ser! Os senhores estão a brincar comigo!

— É verdade. O plano já está aprovado. É claro que a companhia dá-lhe uma indemnização...

— Sim, senhor; mas se julga que eu vou abrir a porta cada vez que um comboio quiser passar, está muito enganado!



— V. Excelência deseja que lhe leve as malas?

— Não, obrigado; meu marido vem já aí. Ele é que faz esse serviço...



— O menino não pode viajar sem bilhete.

— Mas para que está o sr. revisor com a exigência do bilhete?

— Eu tenho que cumprir as minhas obrigações e o menino já não tem idade para viajar sem bilhete.

— Olhe, se não fosse o fato novo que ele estreou hoje onde ele estava era debaixo do banco, como é costume viajarmos.

Um inglês e sua mulher — uma jovem francesa, — viajam para passar a lua de mel. Dirigem-se a Nice.

Durante a viagem no caminho de ferro, o inglês perguntou à sua metade:

— Vais bem?

— Muito bem.

— Não tens medo?

— Não.

— A carruagem não dá solavancos?

— Não.

— Não corre de aí ar?

— Não.

— Bom. Nesse caso deixa-me ir para o teu lugar e vem tu para o meu.

Dizia um marselhês:

— Eu levanto cem quilos com um braço.

Respondia-lhe um espanhol:

— E eu deito dentro com um murro a porta mais forte.

Obtemperava um português:

— E eu com uma das mãos faço parar um comboio.

— Só se fosses Deus, obtemperou um deles.

— Não sr., não sou Deus, mas sou maquinista.

Calino vai de viagem. Numa estação encontra um amigo que o cumprimenta espalhafatosamente.

— Admira-me como tu me conheceste, diz-lhe Calino, muito aborrecido.

— Porque não havia de conhecer-te?

— É porque eu viajo incógnito.

— Desculpe-me de não lhe apertar a mão, doutor — diz-lhe um homem que, no caminho, encontra o seu médico. É que as tenho muito sujas...

— Mas onde é que você se sujou assim?

— Fui agora à estação despedir-me da minha mulher e da minha sogra, que foram passar as férias...

— Mas isso não é razão...

— Não imagina, doutor. Estava tão contente, que fui fazer umas festinhas de agradecimento à locomotiva...

Café NICOLA

O MELHOR SERVIÇO
A MELHOR FREQUÊNCIA

Excelente serviço de Restaurante

24, ROSSIO, 25

LISBOA

O BARATO SAI CARO!!

Compre os FATOS, SOBRETUDOS e GABARDINES
para HOMEM e MENINO, na casa

OLD ENGLAND

SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

Rua Augusta — (Esquina de S. Nicolau) — LISBOA

e terá a certeza de ficar bem servido.

30 anos de existência dão completa garantia.

J. A. Ribeiro & C.^a, L.^{da} OCULISTAS

Optica — Instrumentos de precisão — Lentes BUSCH

Representantes de

COOKE, TROUGHTON & SIMUS Ltd.
(Microscópios e instrumentos geodésicos)

PAUL FUNKE & C.^a
(Material para análise de leite)

VIDRARIA PARA LABORATÓRIO

222, Rua Áurea, 226 — Telefone 22188

Chaves & Rezende, Limitada

Revendedores da Lâmpada «Astra»

Material eléctrico e sanitário — Instalações
eléctricas e canalizações de água e gás —
RÁDIOS e reparações de toda a aparelha-
gem eléctrica — Vendas a Prestações

22, Rua do Século, 24 — Telef. 3 5268 — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

Seguros de acidentes de trabalho, acidentes
pessoais, incêndio, marítimo, agrícola, cristais,
furto e roubo, postal, transportes terrestres,
aéreos e automóveis

AGENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º-Esquerdo — LISBOA

Metalúrgica das Salgadeiras, L.^{da}

MECÂNICA GERAL—CONSTRUÇÃO CIVIL

Especializados em Montagens de Estações de serviço em
Garagens — Trabalhos de Torno, Frêse, Limador,
Soldaduras Eléctrica e Autogénio, Peças para
Automóveis, Cunhos e Cortantes, Forja e Má-
quinas de Impressão

Rua das Salgadeiras, 28 — Telefone 3 1648 — LISBOA

Viúva Macieira & Filhos

FABRICA de papel para escrever, impressão
e embrulho—ARMAZÉM de papéis Nacionais
e Estrangeiros e Papelão—PAPELARIA e tra-
balhos Tipográficos em todos os géneros

Rua da Madalena, 10 a 22 LISBOA

TELEFONES P. P. C. A.: 3 1721/2

FÁBRICA DE CALÇADO

Sociedade Industrial de Calçado «Dália», L.^{da}

Telefone 275 — Telegramas «Dália, L.» — Apartado n.º 40

CALÇADO PARA HOMEM E SENHORA
«Exportadores para as Ilhas e Africa»

Fornecedora da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

D Á L I A I N F A N T I L

Secção electro-mecânica de CALÇADO para CRIANÇA

S. João da Madeira (Portugal)



Corporação Industrial do Norte

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

DE TODAS AS QUALIDADES
E PARA TODAS AS ESPECIALIDADES

Telefone P. P. C. **4 3194**
(3 linhas)

Rua de Bento Júnior PORTO

METAIS

Latão, Cobre, Bronze, Alumínio, Zinco, Ferro,
Aço, Chumbo, Estanho, Arames, Chapas,
Tubos, Barras, Varões, Vergalhões, Canto-
neiras, Calhas e Tês

REDES E TEIAS METÁLICAS

Oficina especializada em todos os trabalhos de arameiro

Senna, Botto & Leitão, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1889

SEDE EM LISBOA:

14-30, R. Nova do Almada, 38-44

140, R. da Conceição, 146

Tele { fone P. B. X. 2 6054 — 2 8904
gramas SENNAOTO

FILIAL NO PORTO:

31, Rua do Almada, 35

Tele { fone 2 8170 — 2 8393
gramas SENNAOTO

BRIQUETES DE ANTRACITE

PEJÃO

para usos industriais, Caminhos de Ferro e caseiros
O melhor combustível pelo seu preço

CARVÕES INDUSTRIAIS

VENDAS

PORTO:

Empresa Carbonífera do Douro, Lda.

Praça D. João I, 25, 5.º — Telef. 24 608

LISBOA:

H. Araújo, Limitada

Rua de S. Mamede ao Caldas, 26, 1.º — Telef. 2 4077

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações
de derivação — Cabrestantes para
manobra de material rolante —
— Planos inclinados (elevadores)
Placas Giratórias — Transborda-
dores — Locomotivas — Aparelhos
para mudar eixos e «bogies» de
locomotivas — Parafusos, crapauds
e tirafundos

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

Rua do Alecrim, 12-A

Representante das seguintes firmas:

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolaget
Windhoff Rheiner Maschinenfabrik
H. B. Seissenschmidt A. G.

SECÇÃO MARÍTIMA:
Telef. 34 331

SECÇÃO TÉCNICA:
Telef. 23 497

União Predial e Comercial

Director J. NEVES BALEIRAS

Antigo Funcionário Superior Colonial
(APOSENTADO)

A melhor organização no género

TODAS AS TRANSACÇÕES SOBRE PROPRIEDADES

Praça dos Restauradores, 53, 5.º, D.
(ELEVADOR)

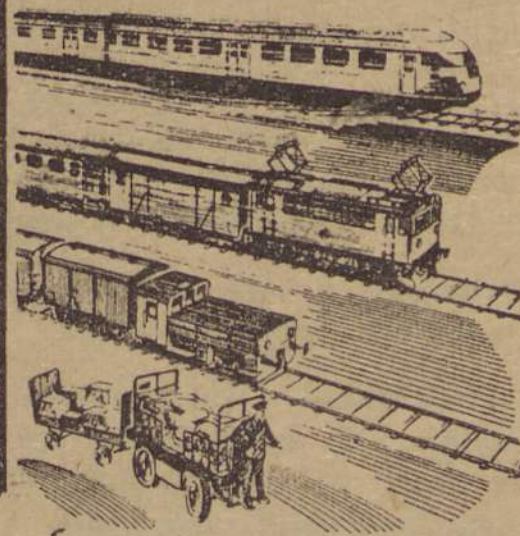
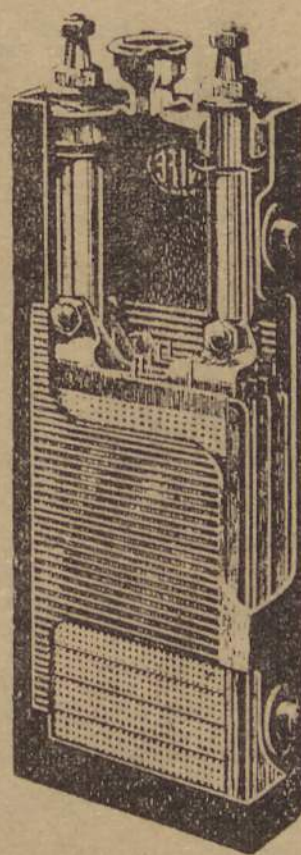
Telefone 32.902

COMPRA, VENDE,
HIPOTECA PROPRIEDADES
COBRANÇAS DE RENDAS
TRESPASSES

C/C Banco Lisboa & Açores

Agentes correspondentes em todo o País, Brasil e Ultramar

N. R. — Tomamos a liberdade de recomendar esta firma, uma das principais no género, em Lisboa, a todos os coloniais que pretendam colocar os seus capitais com segurança e garantia, comprando propriedades rústicas ou urbanas, em qualquer ponto do país ou em hipotecas absolutamente sólidas.



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE E
TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO E
AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

REPRESENTANTES GERAIS

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 42188 — Lisboa

Material rolante e de construção para Caminhos de Ferro

AÇOS FINOS E DE CONSTRUÇÃO
ROEHLING

Metais, Chapas, Arames e Electrodo

Union

para soldadura

Máquinas e Motores — Ferramentas
e Parafusos — Lingotes de ferro para
fundição — Todas as ligas de ferro

Tintas de água, alumínio, vernizes, etc.

IMPORTAÇÃO e EXPORTAÇÃO

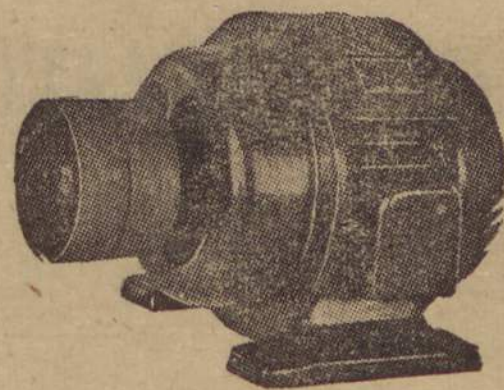
Companhia Hanseática, L.^{da}

Rua do Ouro, 191, 3.º, 4.º e 5.º

Telefs. { 21370
20780
28047

Teleg. HANSEATA

LISBOA



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 68061 (5 linhas) **LISBOA**

CUPRINOL

- As madeiras, agora mais que nunca, devem ser protegidas contra o apodrecimento provocado pelos fungos e insectos roedores: formiga branca, escaravelho, besouro, etc.
- Os esporos dos fungos estão sempre presentes nas madeiras, aguardando condições favoráveis para se desenvolverem e deste modo invadirem com os seus tentáculos as madeiras até completa destruição.
- Evite com poucas centenas de escudos, um prejuízo de muitas dezenas de contos.
- CUPRINOL é o único produto que, na sua fórmula, contém sais orgânicos metálicos que se combinam com as fibras de madeira e a protegem não temporariamente mas permanentemente.

CUPRINOL — não é solúvel na água.

CUPRINOL não repassa as tintas nem os estuques.
CUPRINOL PARA MADEIRAS.

CUPRINOL é um produto da

Soc. ROBBIALAC, L.^{DA}

15, RUA NOVA DO CARVALHO — LISBOA

TELEFONES: 35346 - 35347 - 35348 - 35349

Companhia Industrial Portuguesa

Sede em Lisboa:

AVENIDA DA LIBERDADE, 3, 3.º — LISBOA

Telef. } 2 4756
 } 2 6105

Teleg. SANIRIA

Fábricas de { VIDROS E CRISTAIS
 } na Marinha Grande
 } ADUBOS E PRODUTOS QUÍMICOS
 } na Póvoa de Santa Iria
 } GESSOS DE PRESA «CAXINAS»
 } em Óbidos

Minas de LENHITE e GESSOS em Óbidos

Fornecedora de:

Presidência da República, Ministério da Marinha, Palácios Nacionais, Companhia Nacional de Navegação, Companhia Colonial de Navegação, Empresa Insulana de Navegação, COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, Aviz Hotel, Estoril Palácio Hotel, Casino Estoril, etc.

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

A CONSTRUTORA MODERNA, LDA.

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

Estruturas metálicas, Hangares,
Reservatórios para gasolinas e
óleos, Fornos para cimento,
Pontes, Soldaduras, etc.

SEDE E OFICINAS:
AVENIDA MARGINAL — PEDROUÇOS
TELEFONES 38141 e 38142
— LISBOA —

Garland, Laidley & C.^o, Limited

Estabelecidos há mais de um século

**AGENTES DE COMPANHIAS
DE NAVEGAÇÃO AÉREA E MARÍTIMA**

TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

Blue Star Line
Brocklebank Line
Furness Withy & C.^o Ltd.
United Fruit C.^o
Alcoa Steamship C.^o
Booth Line
Cunard Line
Lamport & Holt Line
Yeo Ward Line
East Asiatic C.^o Ltd.
Portugal Lijn
Polish Ocean Lines
V. N. K. Lines

LISBOA—Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º
PORIO—Rua Infante D. Henrique, 131

Viajei num disco voador

Por DABERTAL TIPON

ESTAMOS na Beira, faldas dos montes da Lousã, comodamente recostados numa cadeira rústica de viagem de «pau e lona» retemperando o organismo da canícula sofrida durante um dia de Setembro. Saboreamos a brisa refrescante da noite que se aproxima.

Mais de uma vez, passamos a nossa vista pelas terras que o panorama nós vai apresentando e reparamos nas povoações que se vão sucedendo no já escuro da noite com a apresentação das suas luzes, pequenos aglomerados de minúsculas estrelas cintilantes. Neste plano, uma ou outra luz rasga o fundo negro, mostrando que a agitação dos meios de transporte não descansa. Cerremos os olhos.

Quando mentalmente nos propomos a comparar a luminosidade do céu estrelado com o aspecto que o nosso panorama nocturno oferece, e muito prosaicamente nos dispomos a imaginar dois céus, um em cima e outro na terra, uma voz nos chama e nos afasta do «dolce fare niente» em que nos encontramos:

— «António!» «António!...»

— É o João?! A estas horas?

— Sabes lá, o que me aconteceu. Depois de estar com o farmacêutico com quem passei algum tempo a jogar o «Gamão» saí e passei pela fonte da Azinhaga. Imagina quem encontrei!

— Fonte da Azinhaga?! Não é por aí que costumam aparecer «bruxas»?

— Não vi bruxa, mas senti obra de bruxedo...

— !!!

— Eu ia, para beber água, na dita fonte, quando, vi um vulto afastar-se rapidamente e ao qual dei uma «boa noite» sonora que o fez retroceder. Imagina, era o «Francisco da Coutada»!

— O Francisco da Coutada?! Quem, há mais de uma quinzena de anos, não sabíamos dele? Onde está instalado?

— Disse ter acabado de chegar e vir matar saudades...

— A essa hora... em que automotora veio?

— Não tive tempo de conversar muito, perguntou por ti, prometeu vir hoje outra vez à noite, porque se foi...

— Então também tem carro?...

— Não. Neste pormenor quero que guardes reserva. Espero, ansiosamente, pelo novo encontro e conto com a tua companhia.

.....

— É o que eu te digo. O disco parecia duas

«malgas» baixas viradas uma para a outra. Estava pousado na linha férrea. Levantou em velocidade crescente e desapareceu, sem te poder dizer para que lado foi.

.....

.....

Cá estamos no local indicado pelo João, ponto de encontro marcado pelo Francisco.

Apesar, de termos chegado 15 minutos mais cedo, da hora aprazada, com o fito de vermos aterrar o disco do Francisco, já a voz deste clamava pelos nossos nomes.

.....

— É verdade, vim matar saudades. Quis o destino ter encontrado o João, e neste momento, também a ti. Tenho bastante prazer em vê-los.

— Também nos regozijamos em ver-te, mas, não era assim, de noite, como piratas furtivos. E então, como estamos vendo, viajas em dispositivo, que julgamos estar só ao alcance dos seres extra-terrenos!

.....

— De verdade, já que aqui estamos, temos curiosidade de ver esse meio de locomoção, mas mais nada.

— Não queremos demorar. Receio bem que tenhamos de guardar segredo desta aventura.

.....

— Entrem. Há uma condição: dentro da cabine nem uma palavra.

— Francisco! Nós não desejamos entrar. Satisfaz-nos ver por fora. Se puderes, dá uma explicação: donde é que isto vem, e como este inestético mostrego voa...

— Caro António, não quero arranjar complicação nem precipitar acontecimentos. Contenta-te, pois, com uma visita. De futuro acautela-te com o que disseres para não te «pregarem» em alguma casa de saúde.

— Eu prefiro chamar a «isto»: «birotor». Não tem nada de «prato» ou de «pires»...

— Se entrarem, fiquem descansados, que dentro de pouco tempo, vocês e eu, saímos. Entretanto, demos uma volta ao nosso «birotor».

Pela aparência, o aspecto do chamado também «disco voador» é aquele que o João havia mencionado. Vemo-lo liso, sem orifícios, com a cor baça de alumínio. A junção da parte superior com a inferior apresenta um certo afastamento no qual reparamos

em várias saídas tubulares. O diâmetro computamo-lo em cerca de 7 a 8 metros.

No seu «todo» faz-nos lembrar qualquer objecto já nosso conhecido... Parece-nos... como um «iô-iô» em ponto grande, em posição deitada.

—Vamos entrar, diz Francisco.

Tinha-nos palpitado que a entrada seria no intervalo de separação das duas partes do «birotor». Mas, na parte inferior, um alçapão, circular, bastante estreito, nos foi apontado pelo Francisco, ao mesmo tempo que nos recomendava:

—Entrem com os pés para dentro e braços para o lado da cabeça...

.....

Estamos, naquele estado psíquico, na dúvida de estarmos acordados ou sonhando. Mas, a maquina está ali. João, ajudado pelo Francisco, lá vai desaparecendo naquilo que mais parece ser um tubo-cloaca que um acesso...

Calhou a minha vez. A ginástica a efectuar, em tal posição, para vencer o trajecto de tal tubo, parece não ter fim.

Chegamos. Lá está o João de pé.

Ambos nos olhámos, e expressivamente bem traduzimos o nosso desapontamento e o desejo de nos vermos rapidamente livres de tal situação.

Cabine pequena, avançada com variados apetrechos e uma espécie de «ponte de comando» similar a qualquer aeronave. Com dificuldade, cabem quatro pessoas em pé, sem se tocarem.

Chegou o Francisco e compreendemos a razão dos braços serem colocados para o lado da cabeça. É essa a posição que permite ele ir fechando os «tampões» do acesso, dois pertencendo ao rotor (o primeiro é o exterior), e o último, que é duplo, é da cabine.

A ausência de qualquer ruído impressiona-nos profundamente. O ambiente de aventura, no desconhecido, abateu profundamente o nosso moral. Os olhares do João e meus concentram-se no Francisco.

Senta-se na cadeira de aspecto giratório, com «costas» que faz lembrar um colete, no qual enfiou os braços. Ajustou um cinto à volta do tronco. Enfia na cabeça os conhecidos auscultadores de telegrafista. À sua frente, está um quadro cheio de mostradores, oculares, alavancas, botões, tudo sem qualquer referência ou nomenclatura identificadora do fabricante.

Sem saber porquê, lembramo-nos da história de uma velhota, no dia de inauguração das carreiras dos carros eléctricos em Lisboa. Ela, no dia referido, no local de partida, do destinado à primeira viagem, olhava, tornava a olhar para os alçados do carro, por cima, por baixo. E concluía, em voz alta: «não... isto sem ser puxado não anda!»

Mas, chegou o momento solene. O carro parte, e segundo reza também a mesma história, a partida é

a «nove pontos. .», Então a mulher, teve a afirmação, talvez a maior verdade proferida por ela, em toda a sua existência: «Valha-nos Nossa Senhora, agora nunca mais pára!»

Atenção! Começamos a sentir qualquer coisa! Primeiro ruído, um «clique» de botão accionado com a mão direita do Francisco enquanto a esquerda empunha um bastão e a alavanca do pé esquerdo é manobrada.

Simultaneamente, os ponteiros dos vários mostradores oscilaram.

Começamos a sentir através das paredes e pavimento uma vibração estranha. Imediatamente, sentimos que, algo desconhecido, nos enterra a cabeça pelo ombros. Não podemos aliviar qualquer das pernas, e sentimos pesarmos como chumbo.

As sensações aumentam. Insensivelmente nos agachamos e nos sentimos colados ao chão e quase perdemos a noção do ambiente em que estamos.

Felizmente, estes sintomas de colamento e vibratório, parece-nos durar pouco tempo, mas nem eu e o João tentamos sequer levantarmo-nos.

O tempo vai passando. Quando julgo ser tempo de levantar, por incomodar a posição em que nos encontramos, sentimos o fenómeno inverso, agora temos a impressão do fenómeno de levitação.

Combinação, se a houve, foi mental, porque eu e João, mal por mal, resolvemos continuar como estávamos até ver. Já não nos interessa a actuação do Francisco! Ou o engenho para, ou acordamos deste pesadelo.

Como uma martelada, somos chamados à realidade; ouvimos, como se fosse uma sentença de morte, a voz do Francisco: «Já agora vamos até ao meu quarto».

—Não! Isso não, proferimos, em unísono, eu e o João.

—Não podemos demorar. Vamos para casa.

—Esta situação está a incomodar-me. Sinto dores de cabeça.

Como resposta, o Francisco dá uma gargalhada, «acocora-se», manobra a porta da «vigia» por onde entramos; por lá se mete, imediatamente, seguido pelo João, e eu simultaneamente os sigo.

Enfim! Ar livre!

Noite escura. Sem nos levantarmos consigo «enxergar» que o meu relógio registou na aventura, que acabávamos de passar, cerca de vinte minutos.

Enquanto o Francisco se vai afastando até o perdermos de vista, eu e o João não conseguimos levantar. O pavimento era tão liso que não permitia qualquer esforço lateral.

Pretendi falar, mas as palavras não saíam. Descobri que estava gago! O mesmo, decerto, aconteceu ao João porque só olhávamos um para o outro, até que nos deu um ataque de riso para o qual não havia vontade própria que o fizesse terminar. Estamos re-

conhecendo a figura cómica das nossas infrutíferas manobras para nos erguermos.

Por fim, Francisco apareceu, junto a nós, com o seu gargalhar franco. Ele acalmou-nos com os seus pedidos de desculpa, por nos ter abandonado na conjectura em que nos encontrávamos.

A razão da sua agilidade, em comparação com a nossa, residia no seu calçado ser de borracha com piso especial que formava «ventosas», enquanto o nosso era de «sola» e já polida...

Francisco informa-nos que o piso onde estamos é destinado a «pouso» dos «rotores». Deu-nos, a cada um de nós, o seu braço e lá seguimos eu e o João nos trejeitos de aprendizes de patinadores. Não pouco esforço lhe custou, mas que nos confortou da temperatura baixa do ambiente.

Nesta laboriosa marcha, vamos olhando para o céu estrelado. Sossegamos reconhecendo as estrelas nossas conhecidas. Lá está a «Ursula menor», e conseguimos ver a «estrela polar» mas bem mais perto do «zénite» que o habitual nosso conhecido.

Breve acabou a lição de patinagem, já estamos pisando um pavimento alcatroado.....

.....

Francisco abre um «alçapão», descemos um certo número de lanços de escada. Entramos numa «cabine», Francisco carrega um dos botões. A «cabine» desce até parar, em seguida carrega noutra botão. Quando esperamos ter outra sensação, de subida ou descida, eis que somos impulsionados para a direita. Não temos dúvida; depois de uma descida, deslocamos em sentido horizontal. Foi para nós mais uma novidade, esta modalidade de deslocamento em sentido de várias direcções, daquilo que nos parecia ser só «elevador».

.....

Passamos a um corredor com iluminação fluorescente. Damos alguns passos, somos convidados a entrar para uma dependência.

Era o quarto de Francisco. Não tem nada de especial. Possui tudo o que é vulgar, em qualquer parte, para um ambiente de descanso, permitindo servir de gabinete de trabalho técnico.

.....

Ao ingerirmos uma mistura de líquidos oferecido pelo nosso anfitrião, o seu aroma lembra-nos que não estamos sonhando... Ouvíramos dizer, em sonho, que o «olfato» não se manifesta... E estamos também sentindo o seu efeito reconfortante.

.....

Fala o Francisco:

«O problema da sustentação no ar dos rotores, é mais complexo que o do avião».

«Nós podemos supor cada pequeno sector do rotor, um elemento de asa de avião e aplicar-lhe analiticamente o processo de estudo semelhante ao da

asa voadora». «Há a juntar às respectivas equações do problema da asa, as referentes às do efeito giroscópio e efeitos turbilhonares» (1). Ao mesmo tempo observa:

É curioso notar, que aqui não existe o problema da parede de som. O efeito centrífugo da massa do ar em contacto com a superfície em movimento do rotor, obriga, o mesmo ar, a afastar-se. Deixa campo livre ao deslocamento, não existe compressão de ar no sentido do deslocamento do rotor, isto quer dizer que tudo se passa como assim fosse».

E continua:

— Na equação dos turbilhonares entram valores colhidos no túnel do vento. Há a juntar a «equação de forma», também com elementos obtidos experimentalmente, que relaciona estes valores de molde a obter «subrepressão» na parte de cima do rotor e «sobrepressão» na parte debaixo do mesmo.

— Basta uma pequena inclinação do rotor, no sentido do deslocamento, para se sentir, de uma maneira notável, o seu poder ascensional.

.....

— «Na teoria da mecânica, o problema pode ser estudado, a partir das equações elementares vossas conhecidas...»

Francisco toma um lápis, desenha num papel três eixos supostamente ortogonais e seguindo o seu raciocínio vai expondo e escrevendo:

— «M» um ponto da massa m materialmente ligado a um outro «O» um eixo EE com a distância invariável «d» em torno do qual se dá o movimento de rotação de «M». Este eixo, que suporemos, adiante, em movimento de translação no plano XY , faz um ângulo com o plano XZ ».

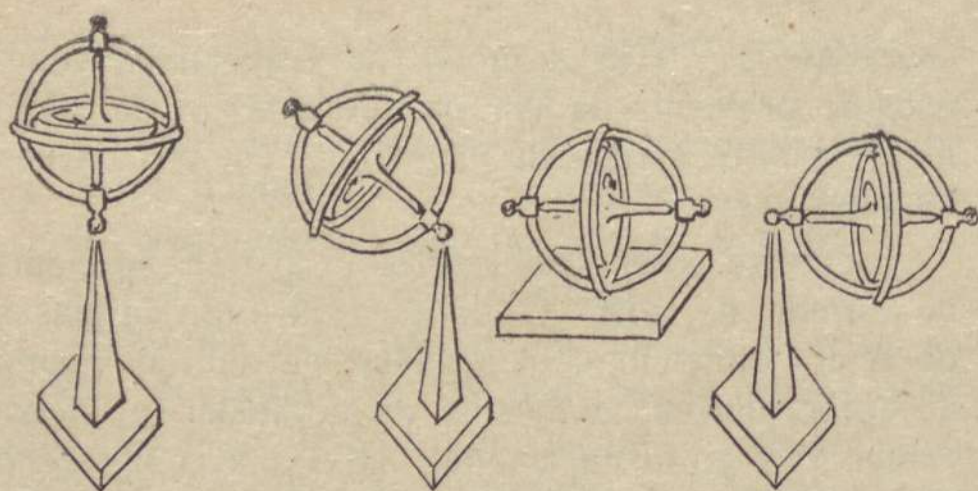
E vão-nos aparecendo várias igualdades, uma referente ao peso, outra a espaços e quando vai terminar a que julgamos ser a da acção da força centrífuga, João interrompe:

— «Francisco! Nós temos de nos ir embora, eu já estou esquecido disso tudo que faz parte dos 90° da «ralação», a que os «inventos» dão causa. Diz-nos qual foi a inspiração, qual foi a acção observada que tornou «real» a construção dos «rotores», como lhe chamas.

Francisco riu-se e expõe:

— «Precisamente», a «inspiração» ou «fenómenos observados», os técnicos, que dão corpo às suas «ideias», não gostam de referir.

No aparecimento dos «rotores», não sei qual teria sido o «ovo de Colombo», tanto poderia ter nascido na observação do lançamento vertical de «hélices» que as crianças improvisam com um arame torcido e um bocado de folha, como sugestionado pelas posições do «pião giroscópio» que toma posições que desafiam a acção da gravidade.



Posições de equilíbrio de um «pião giroscópico»

Teriam sido imaginados pela brincadeira do lançamento de uma pedra, mais ou menos delgada, a qual tendo sido previamente impulsionado com um movimento rotativo se faz saltar na água, quando atirada quase tangencialmente à superfície desta, a que chamávamos «Saltos de peixe»?

Seriam imaginados por algum desportista, no lançamento do martelo? Quem tenha dedicado algum tempo a este desporto, terá observado que o lançador se pode sentir como que erguido e como que ser levado pelo mesmo, depois de um certo número de rotações cuja velocidade vá acelerando. Até o próprio «autogiro» de «La Cierva» podia fazer nascer a ideia de mais um meio de locomoção aérea, diferente dos existentes. Não sei.

— A propósito, lembras-te quando éramos rapazes pequenos, fazíamos setas de papel às quais chamávamos «gaivotas»? Nelas, às vezes, colocávamos uma «bicha» de St.^o António ou rastilho de foguete. «Elas» iam longe que se «fartavam». Já, naquele tempo, podiam ter inspirado a alguém os mais modernos «aviões de jacto» ou «bombas voadoras», no entanto, parece que ninguém atribui a origem dos engenhos voadores a essas brincadeiras de rapazes, muito em voga nesse tempo.

— Isto não quer dizer que muitos dos grandes inventos não tenham nascido da observação cuidada de simples e vulgares fenómenos. O que conta é a sua existência, e para a sua realização é necessária muita e muita persistência e também cair em boas graças, que também faz parte dos tais 90% da ralação que vocês lhe chamam.

— Uma pergunta: Esses rotores já se tem afastado bastante do globo?

— Caro António, sei onde queres chegar com essa pergunta. Não digo que não seja possível a comunicação interplanetária.

— Com os nossos rotores observa-se uma possibilidade muito maior de afastamento da crosta terrestre em relações às vulgares aeronaves. Para cima dos 40.000 metros, nos rotores, enquanto a sua velocidade de deslocamento aumenta, de uma maneira incrível, os comandos tornam-se difíceis. Nestas altitudes sentimo-nos como atraídos para o centro de gravidade do rotor.

— No vácuo, isto é, acima da existência de qual-

quer partícula gasosa terrestre, com o sistema de propulsão utilizado, compreende-se, não há franco apoio para as forças de reacção, e por isso não existe manobrabilidade segura. Como efectuar, uma ou outra correcção necessária, para alcançarmos o campo gravítico do alvo a atingir?

— Haverá no momento actual interesse de relações interplanetárias? Qual a duração da vida humana para permitir viagens, de tão longa duração, de êxito ainda não assegurado, embora possa parecer que, no vácuo, o deslocamento de qualquer engenho adequado, possa atingir a velocidade tão grande quanto a imaginação possa conceber?

.....

— Os actuais rotores praticamente têm um raio de acção ilimitado, em trajecto de voo, pelas enormes velocidades que adquirem cerca de 4 Km. por segundo. Mas a sua acção é limitada em tempo. A duração do voo é condicionada pelo provisionamento de combustível, e normalmente não vai além de 40 minutos.

.....

— Sim, a minha opinião segura é ainda hoje não haver seres vivos que atravessem os espaços do Universo, e quando digo seres vivos, refiro-me a «seres organizados».

— Os rotores, apesar das suas possibilidades, precisam de maior complexidade na sua estrutura para atravessarem as «Zonas de pressão nula» que separam os astros entre si. Teriam de ser dotados de possibilidade de manobra, pelo menos apoiado em qualquer centro gravítico, e destes, eu sei lá, o magnético se for possível. Os nossos rotores ainda não possuem essa possibilidade.

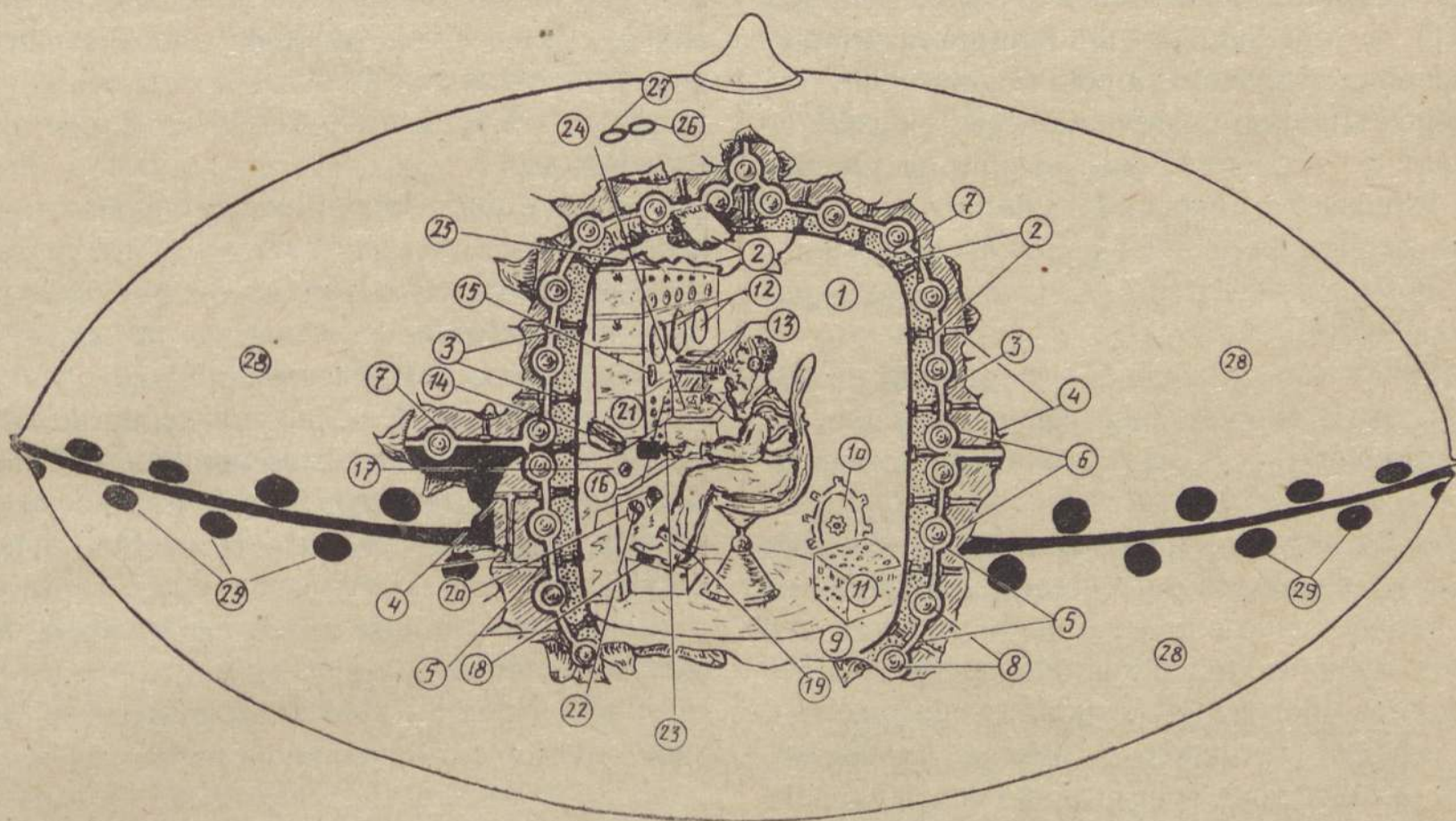
.....

— Provavelmente a solução da forma dos engenhos de comunicação interplanetários, será aquela que mais ou menos apresentam todos os corpos que vogam no espaço universal, e que dotados de maior ou menor poder rotativo, possam mudar a trajectória, talvez, por cargas explosivas na superfície desses engenhos redondos; estas cargas actuarão então direcional ou rotacionalmente, conforme a conveniência.

— A propósito, aqui na base um piloto afirma ter visto um desses engenhos que ele supõe proveniente da Lua...

— Por a Lua ter sido uma parte destacada do globo terráqueo e conservar a sua posição relativa, nesta parte invisível da Lua manteve-se a evolução dos primitivos habitantes e conserva a atmosfera respeitante a essa face que continua sob a acção gravítica da Terra como outrora.

— As condições de vida serão mais agrestes, é certo, mas, por isso mesmo, os habitantes tornaram-se mais afoitos.



1 — Cabine. 2 — duplo envólucro da cabine. 3 — escoras de ligação. 4 — contraventamento. 5 — parede do alojamento da cabine. 6 — caixa para esferas de rolamento na parede de alojamento da cabine. 7 — guias de rolamento das esferas. 8 — esferas de rolamento. 9 — alojamento do estabilizador direccional da cabine de acumuladores. 10 — porta estanque. 11 — regenerador de ar. 12 — televisores. 13 — teleoculares. 14 — bússola giroscópica. 15 — altímetro. 16 — alojamento da aparelhagem emissor de comandos. 17 — comando do funcionamento igneo dos ejectores (ignidor e extintor de gás). 18 — comando do des-travamento e funcionamento mecânico dos sectores. 19 — acelerador (comandado pelo pé direito). 20 — indicadores luminosos de funcionamento de 18 e 19. 21 — aparelho emissor-receptor. 22 — comando dos ângulos de ataque dos propulsores igneos. 23 — manbrador direccional e de ângulo de ataque. 24 — carta de itinerário. 25 — painel de indicadores de funcionamento da aparelhagem instalada nos sectores, lubrificadores, etc. 26 — vigia da teleobjectiva de visão vertical de funcionamento strasboscópico. 27 — vigia do farol vertical de funcionamento strosboscópico. 28 — envólucro externo do rotor exterior; depósitos de combustível, propulsores e funcionamento telecomandado. 29 — vigias dos propulsores igneos.

O João interrompe: — Mas o que parece é não ter havido lá, ainda, nenhum Fernão de Magalhães...

— O que forma o anel luminoso é o escape dos gases, tanto mais extenso quanto maior é a altitude de voo e maior é a velocidade de rotação, dando à vista um aspecto de continuidade circular. Por isso, estes rotores dão muitas vezes o aspecto duma cápsula no centro de um anel de fogo.

A conversa toma um rumo diferente. Vamo-nos dirigindo para a saída do quarto, enquanto o Francisco nos vai dizendo: — Vocês estão com pressa, mas vale a pena deitar uma «olhadela» pelo museu desta «trapalhada».

A cabine parou após termos notado o seu deslocamento horizontal para a direita, descida e retorno para a esquerda. Saímos, tomámos o caminho por um corredor, por um «portal» largo, e entrámos no anunciado museu.

Vasta extensão de bastante pé direito, o seu aspecto, devido ao «recheio», classificámo-lo mentalmente de cocheira ou garagem de «discos voadores». Ao mesmo tempo, esta visão terrifica-nos, pela demora que pode ocasionar esta visita. Estamos vivendo na alternativa de vêr o mais que se puder e no desejo de trocarmos o ambiente pelo local de onde

partimos, que sabemos onde está, mas não onde é.

— Estes, são pequenos rotores experimentais; accionados por pequenos cartuchos de pólvora; tem nos bordos pequenas «alhetas» que fazem de «hélice».

Este outro tem uma caixa central munida de cápsula com vista directa para o exterior, o rotor é monobloco, a imobilidade relativa da caixa é dada por um dispositivo que contraria o movimento de rotação do rotor, ajudado pela acção de um giroscópio.

Simultaneamente a nossa vista distingue um modelo que lembra um autogiro, mas no qual as grandes pás do hélice saem do meio da «cabine», «modelo» a que Francisco não se refere, assim como a muitos outros. Por nossa conveniência, não o interrompemos, e continuámos a ouvi-lo:

— Este é semelhante àquele em que viajamos, a imobilidade da «cabine» ou «caixa» é ajudada pelo movimento em sentidos opostos da parte superior e inferior.

Os comandos nestes rotores é dado, por manobra mecânica, por anéis de diversas alturas accionados por alavancas. — No que viajamos o comandamento dos rotores é efectuado por «telecomando» ou melhor, por comando a distância, por ondas hertzianas.

— Vejam. Aquele já tem umas dimensões razoáveis, tem cerca de 40 metros de diâmetro. Permite controlar 4 rotores satélites. Na sua cabine há 5 co-

mandos semelhantes manobrados cada um pelo seu piloto. Isto é, cada satélite, que não possui tripulação, é manobrado a distância pelo seu piloto que vai neste «rotor». Tudo se passa para o piloto manobrador do satélite respectivo, que vai no rotor grande, como se tripulasse o respectivo satélite. Aqui têm mais uma explicação que há pouco não vos queria dar, a propósito dos televisores de que o nosso aparelho está dotado.

Os satélites são dotados de um sistema de encaixe pelo eixo a adaptarem-se por justaposição, ao «rotor» «director», pela parte inferior, formando «pilha».

— Agora já repararam que o engenho em que viemos, pelo isolamento da «cabine», pode tomar o papel de satélite, cujo piloto vai neste grande.

— Estes «tampões» encobrem alojamentos de pequenos rotores, por agora, experimentais; a estes podemos chamar verdadeiros «discos voadores». Imaginem, a velocidade com que são lançados pela acção da força centrífuga na rotação máxima do rotor. Estes discos são no género dos pequenos rotores que primeiro vimos.

.....

— Isto é já muito demorado, exclama João, por favor, hoje já chega, e temos que regressar...

.....

— Não insisto para vocês ficarem. O local da descolagem é já aqui, o nosso aparelho está pronto a partir.

Esta afirmativa leva-nos a uma pergunta a que Francisco responde:

— A aterragem é efectuada na pista lá em cima, como vocês víram. O aparelho é conduzido por ascensor, que o transporta para a cocheira onde é revisto e abastecido. As instalações na base são todas subterrâneas.

— A «largada» é efectuada, na vertical, pelos próprios meios, através de uma conduta, uma espécie de chaminé que vai até à superfície do solo.

Já estamos convencidos do pouco tempo que temos para conversar com Francisco, e aproveito para fazer perguntas mais incisivas, que esclareçam um pouco daquilo que me tem parecido misterioso, e tento começar:

— Já que tens sido tão amável, dá-me uma explicação a uma ignorância nossa, aliás minha. — Como é que, do interior da cabine através do maciço rotor, se consegue vêr o exterior? Demais, três oculares, segundo me pareceu, além dos três televisores.

— Repara, António, neste local exterior do engenho. Estão aqui dois orifícios, cobertos com plástico transparente, em correspondência com a ocular central; o superior forma a objectiva da ocular da cabine.

— Quando a ocular e objectiva não estão coincidentes, há uma «borboleta» que tapa a ocular, com

um mecanismo idêntico às máquinas de projectar «films». Como a velocidade do rotor é sempre muito grande, sempre que se observa pela ocular, vê-se o campo de visão dado pela objectiva como se esta estivesse fixa.

— Já sei, diz o João, funda-se na persistência das imagens na retina, que é cerca de 1/10 de segundo.

Riso do Francisco, que continua:

— A velocidade de rotação é tão grande que a visibilidade é absolutamente perfeita.

O furo, aliás orifício, imediatamente ao lado, está submetido a um mecanismo análogo, que lhe podemos chamar stroboscópio, é o da iluminação exterior para o campo de visão da respectiva objectiva e ocular.

Este grupo fornece-nos o campo visual horizontal e corresponde à ocular central.

A ocular que lhe está à direita é para a visão em plano inferior e o da esquerda para a visão superior.

.....

Acabamos de entrar. Assistimos à manobra do fecho da última «comporta», e aguardamos em silêncio, respeitando assim a recomendação feita quando da primeira viagem. Este silêncio é interrompido pelo Francisco: — Agora podemos falar, porque de certo estamos todos de acordo... desta vez, com certeza, querem acompanhar-me... E lá vai, elucidando-nos, como cicerone incansável, e dispensando-nos perguntas.

— A cabine é perfeitamente isolada, constituída por duas paredes separadas por vácuo. Encontramo-nos como que metidos dentro de um grande «termos».

— Aqui, aloja-se um reservatório de «oxilita», substância usada nos submarinos, para regenerar as condições de respirabilidade do ar ambiente.

— Neste local estão metidos os acumuladores, aparelhos de «relais» que acionam os motores auxiliares, geralmente utilizados só para o arranque e que provocam a ignição do combustível nos ejectores.

— O líquido, utilizado, contém já em si o combustível para a sua completa dissociação molecular, transformando-se integralmente em gás. A acção centrífuga, a que se encontra submetido o combustível, pela rotação dos rotores dá a pressão precisa da velocidade da sua saída.

Francisco instala-se, exclamando «Vamos partir», e vai-nos dizendo, elucidando, o que vai fazendo.

— Destravamos a cabine do rotor. Pomos em marcha os motores auxiliares. A aceleração é comandada com o pedal do pé direito. A marcha, em vertical ou em plano horizontal, pode ser dada, por estes três botões. Utilizamo-los quando pretendemos fixar o sentido do movimento com precisão, normalmente à partida ou quando a marcha terá de durar certo tempo.

— A ignição é dada por outro botão, este, da esquerda.

Calculamos ir em pleno espaço, porque o nosso piloto junta a acção à palavra.

— Por esta «manete», inclinamos em vertical a nossa aeronave, modificamos o ângulo de ataque.

— Para dirigir o aparelho, para a esquerda, ou direita, manobramos a mesma alavanca para a direcção que pretendemos. Nesta manobra, é necessária muita atenção, por ser a cabine que se desloca e que dá essa direcção, por forma que o movimento é sempre efectuado para a nossa frente, sem alteração da velocidade de que vai animado. Isto admite a possibilidade de efectuarmos uma rotação de 180 graus, sem sentirmos qualquer reacção e o aparelho instantaneamente passar a deslocar-se em sentido oposto.

A nossa atenção concentra-se nos movimentos do piloto e vamos reparando que acompanha a visibilidade exterior, com a carta que tem na sua frente, carta que vai rolando mostrando só a parte que interessa ao voo.

— Este outro «dispositivo», que Francisco indica, permite afastar-nos, ou não deixar aproximar a aeronave de qualquer obstáculo aéreo, consoante a indicação em que fixamos o ponteiro. Verificamos estar afixado em 4.000 metros, que em seguida ele o põe a «zero».

— Serve não só para evitar um choque eventual com outro transporte aéreo, como permitir uma fuga automática, em caso de perseguição. É accionado, pelo mecanismo interno dos televisores, estes munidos de células de selénio e chumbo, em ligação com os aparelhos manobradores.

— O funcionamento do dispositivo é sempre sentido por reacção dos aparelhos de manobra, isto permite corrigir o itinerário que se pretende.

— Vamos aterrar, manobramos o extintor dos ejectores. Ligamos os motores auxiliares para manter a

rotação, cuja velocidade vamos reduzindo desacelerando com o pedal do pé direito.

— Tocamos o chão. Carregamos no pedal esquerdo para travar a paragem dos rotores em concordância com a saída da cabine.

.....

Antes de nos despedirmos ousamos mais uma pergunta:

— Porque nesta viagem não nos sentimos compelidos a deitar no pavimento?

— Nesta viagem, estava convencido que vocês eram «meninos» bem comportados, e por isso não empreguei acelerações bruscas. Devem compreender: qualquer erro ou perturbação na manobra traduz-se em resultados, cuja correcção já não vai a tempo. Por hoje chega.

.....

Olhamos os nossos relógios, são quase 3 h. da manhã. Constatamos que toda a aventura se passou em escassas duas horas e recolhemos cada um para nossas casas.

.....

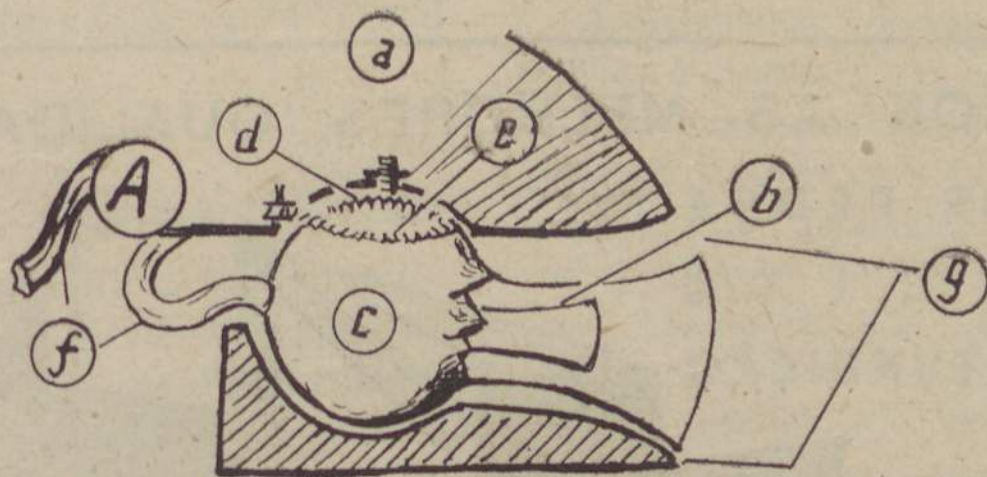
Após ligeiro sono, embora com o Sol já alto, não desistimos de ir, mesmo antes do almoço, trocar impressões com o nosso companheiro de aventuras.

Desilusão! Na sua residência informaram-nos que tinham tido boas notícias de África e mandava saudades para as pessoas amigas e conhecidas...

Caímos na realidade. Uma «dorzinha» de rins, aparecida durante uma noite aliciadora, grande parte passada ao ar livre, se faz acentuar agora com mais violência...

.....

(¹) — Lembramo-nos do primeiro cientista português que fez o estudo da «asa voadora», o distinto engenheiro e professor Varela Cid.



A) pormenor do propulsor ígneo (comandado a distância da cabine). a) alojamento do aparelho manobrador de jacto. b) turbina de reacção. c) ignidor eléctrico e propulsor ígneo. d) sector dentado para movimento angular vertical de C. e) sector dentado para movimento angular horizontal de C. f) conduta de combustível. g) vigia de propulsor ígneo

*Assegure uma viagem
tranquila!*



*Utilizando
vidros
inestilhaçáveis*

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes

SIMÕES



Camions para
cargas de 6.000
a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 51594 — 54012

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 189 - LISBOA 18197 LAMPAS

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

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES



ENAE

Fabris nacional



EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS

O GALO

de **Domingos L. Méga**
SEGUROS CONTRA FOGO

Praça da Figueira, 7-2.º Frente
Lisboa — Telef. 2 3857

A casa que melhor serve por ser a mais antiga

**ESPINGARDAS
DE CAÇA E RECREIO**

RECEBEM-SE COMO PENHOR NA
CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO
(ACOMODAÇÕES ESPECIAIS)

Rua da Assunção, 88-1.º

Telef. 2 5334

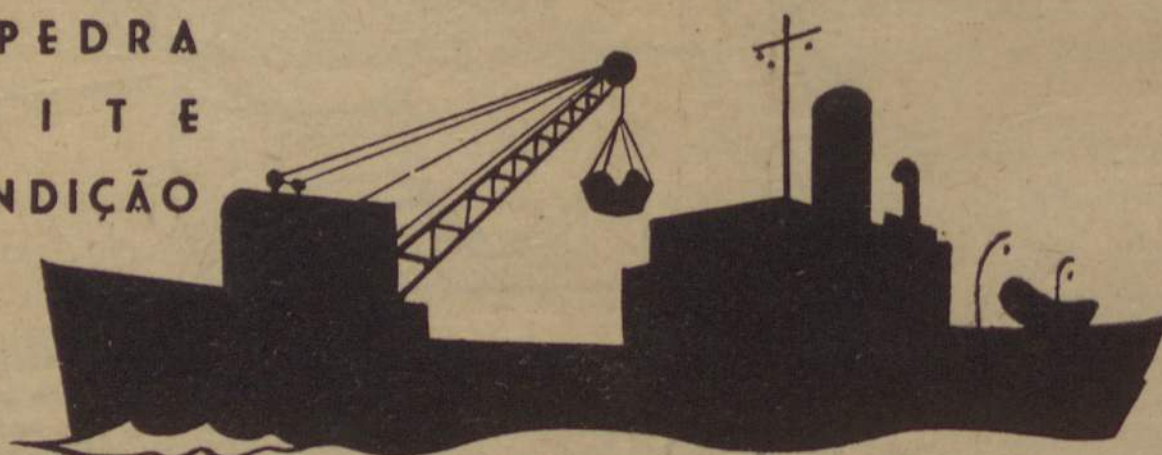
LISBOA

IMPORTAMOS AS MELHORES QUALIDADES DE:

CARVÃO DE PEDRA

ANTRACITE

COQUE DE FUNDIÇÃO



EST. OS

HEROLD LIMITADA

CUMPRIMENTAM V. EX.ª E DESEJAM MUITO BOAS FESTAS

Publicações recebidas

A História dos Caminhos de Ferro britânicos British Railway History, por Hamilton Ellis

Publicado pela casa Allen & Unwin, de Londres, Mr. Hamilton Ellis — que já anteriormente escrevera os livros «A Beleza dos antigos comboios», «Alguas locomotivas clássicas» e «As Quatro Linhas Principais» — acaba de lançar o 1.º volume da «História dos Caminhos de Ferro Britânicos», abrangendo o período que vai de 1830 a 1876.

A era vitoriana assistiu ao alvorecer do transporte mecânico: os caminhos de ferro e os barcos a vapor, de simples curiosidades mecânicas, alcançaram depressa as honras de serem os transportadores do mundo, transformando a terra duma maneira e numa escala nunca anteriormente imaginada.

Muitas histórias parciais, isto é, das diversas companhias que compõem a rede ferroviária britânica teem sido escritas, mas que saibamos, até agora, ainda ninguém tentou apresentar uma História geral dos transportes ferroviários ingleses, desde a construção da linha entre as cidades de Liverpool e Manchester, em 1830, até à actualidade.

Neste primeiro volume, publicado de fresco, H. Ellis, além da faceta histórica, analisa o desenvolvimento da técnica ferroviária, desde os seus toscos primórdios, (1830-1845), até à sua consagração definitiva no período a que o autor chama de «idade média» (1861-1876), passando pela época da «mania e da reacção» (1845-1861), situada entre os extremos.

É-nos assim possível acompanhar os progressos não só na força tractora, como nos métodos de sinalização e travagem, na velocidade e na comodidade para os passageiros.

Esta obra ricamente ilustrada por 25 esplêndidas e sugestivas fotografias, vem preencher uma importante lacuna na literatura desta especialidade.

C. E.

Panorama da Geografia

Acaba de ser posto em distribuição o fascículo n.º 18 da obra monumental «Panorama da Geografia», que «Edições Cosmos» vêm apresentando não só com regularidade mas também com dignidade.

Esta obra, dirigida superiormente pelo Dr. Vitorino Magalhães Godinho, vale uma biblioteca especializada, pois que, com a colaboração dos Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão, foram escolhidos alguns trabalhos notáveis de autores, como Pierre George e M. M. Juglas, aos quais se devem estudos profundos sobre a geografia da população do mundo e a geografia económica, respectivamente.

Obra de grande interesse cultural, há que felici-

tar «Edições Cosmos» pela iniciativa de trazer ao conhecimento do público português conhecimentos vastos sobre a geografia e os fenómenos humanos a ela ligados.

Compagnie Française des Pétroles

A Companhia Francesa dos Petróleos, fundada em 28 de Março de 1924, publicou em 28 de Março de 1954, para comemorar trinta anos de existência, um curioso album, do qual recebemos um exemplar.

Esta companhia, para cujo capital o Estado Francês entrou com a participação de 35 %, teve, segundo se lê na «Introdução», que vencer muitas dificuldades. Mas, hoje, graças a um pessoal admirável, pode confiar no futuro.

O seu êxito é um dos sintomas da perpetuidade de uma nação gloriosa.

Liga dos Combatentes da Grande Guerra Relatório da Gerência de 1951

A Liga dos Combatentes da Grande Guerra, admirável instituição de Utilidade Pública, publicou agora, em volume de mais de 300 páginas, o Relatório referente a 1951. Como nos anteriores, oferece-nos leitura de muito interesse, e proporciona-nas o ensejo de prestarmos aos seus dirigentes as nossas sinceras homenagens.

A obra, a todos os títulos notável, que esta nobre e patriótica instituição vem realizando, só merece louvores, e folheando o volume fica-se, efectivamente, com a certeza de que «na unidade do pensamento e da acção de uns tantos milhares de homens, que tudo sacrificaram aos interesses da Pátria e ao brio individual de cada um, está o segredo do que se fez».

A assistência prestada às vítimas da guerra é um dos seus grandes títulos, e o capítulo a ela consagrado dá-nos a medida do seu natural e perfeito sentido de solidariedade humana.

A assistência aos combatentes pobres, às viúvas e filhos é modelar, e se não vai mais além, é porque os seus fundos monetários não são tão volumosos como os gerentes da Liga desejariam que fossem.

O Asilo de Inválidos Militares, a Casa dos Filhos dos Soldados, a Colónia de Férias e Repouso «Artur Jorge Guimarães», a Assistência Hospitalar, o seu serviço de Pensões e subsídios, sem esquecer a assistência escolar e o Natal do combatente e, ainda, outras modalidades assistenciais, conferem à Liga dos Combatentes da Grande Guerra o título de benemérita instituição. Com efeito, esta colectividade, além da Cruz de Guerra de 1.ª classe, da Comenda da Ordem da Torre e Espada, da Placa de Honra da Cruz Vermelha Portuguesa, foi também galardoada com a Comenda da Ordem da Benemerência.

Agradecemos o exemplar oferecido a esta redacção.

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

Emílio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

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 lacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ — Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterrâneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA-SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens — Eixos de rodas — Perfis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França). Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICQUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR»-UNION SIDERURGIQUE LORRAINE-Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 21381-21382
LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 27167 — PORTO

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
PORTUGAL

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Henrique Augusto da Silva Martins

HENRIQUE Augusto da Silva Martins, que foi industrial e presidente da Câmara Municipal de Abrantes, durante largo tempo, teve muitos amigos e deixou saudades. Contamo-nos no número desses amigos. Dotado de inteligência viva e qualidades de iniciativa, serviu com entusiasmo e amor os interesses da linda cidade, dotou-a de melhoramentos, encheu-a de flores, e se mais não fez por ela, foi mais por culpa dos réditos municipais, que não podiam chegar para tudo.

Em comemoração do 5.º aniversário do seu falecimento, celebrou-se, a 18 de Dezembro passado, missa na Igreja da Misericórdia de Abrantes, sendo oficiante o reverendo padre Eduardo Filipe Fernandes, tendo assistido ao piedoso acto, além das pessoas de família e numerosos amigos, empregados e operários da Companhia de Moagem de Abrantes, e todo o pessoal da Misericórdia, com o seu Provedor Dr. Agostinho Baptista. O «Correio de Abrantes», o semanário que acompanhou a acção politica do saudoso Augusto Martins, fez-se representar pelo seu distinto director, sr. João Henriques Alves Ferreira.

Quando um homem deixa saudades em quantos o conheceram de perto, é porque, na verdade, teve personalidade e qualidades.

Norberto de Araújo e os «Capotes Brancos»

O saudoso Norberto de Araújo, que foi um dos grandes mestres da reportagem que a Imprensa tem tido ao seu serviço, era uma pessoa de irradiante simpatia e trato cativante. Chegava ele — e logo todos corriam a abraçá-lo. Jornalista admirável e conversador igualmente admirável, com a mesma facilidade com que conquistava o público que o lia, sabia encantar os amigos que o escutavam.

Quando os «Capotes Brancos», de que ele fez parte, prestaram sentida homenagem à sua memória, numerosos foram os amigos e admiradores que compareceram à cerimónia do descerramento de uma lápide comemorativa.

Até do Porto, vieram amigos. Com efeito, o *Diário do Norte*, na sua edição de 6 de Dezembro passado, publicava o seguinte, sob este título a três colunas: O «Foguete» levou um «Capote Branco» — Homenagem a um jornalista:

A partir das nove horas, começaram a chegar os primeiros passageiros do «Foguete» de hoje. Todos, quase todos eles caminhavam apressada, vigorosamente. Pudera! O frio apertava, embora o Sol, lá no alto, já iluminasse a cidade, emprestando-lhe cores primaveris.

— O sr. Agostinho Ricon Peres?

— Exactamente.

— Naturalmente vai a Lisboa tratar de negócios?

— Não. Desta vez, não. A minha viagem é simplesmente motivada pelo desejo de colaborar nas homenagens a um grande e saudoso Amigo, o jornalista Norberto de Araújo. Quer ver? ...

O sr. Ricon Peres, amavelmente, mostra-nos uma circular curiosa. Lemo-la:

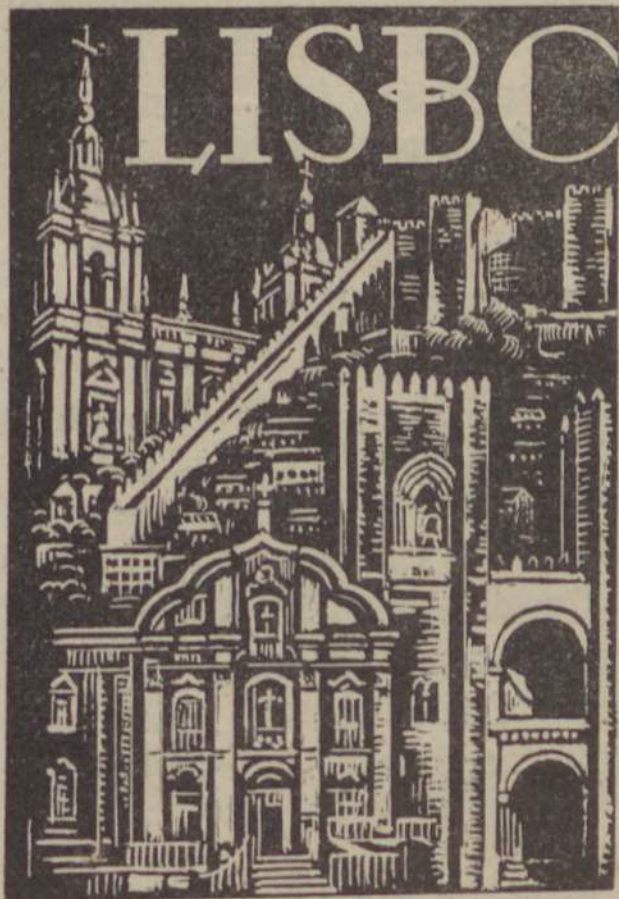
«Capote Branco» amigo:

«Um grupo de «Capotes Brancos» vai prestar homenagem ao falecido e saudoso companheiro Norberto de Araújo, tendo escolhido para proferir algumas palavras na ocasião do descerramento de uma lápide, que será inaugurada a 7 de Dezembro próximo, pelas 20 horas, na Praça da Alegria, 38, o ilustre lisiponense Gustavo de Matos Sequeira.

«Após essa cerimónia, haverá um jantar, que servirá de pretexto a recordarmos 20 ou 30 anos passados de boa amizade e camaradagem exemplar.»

Os homens que deixam saudades, continuam vivos nos corações daqueles que os estimaram. Nesse jantar, os amigos de Norberto de Araújo tiveram a impressão de que ele também estava presente.

RONDA DOS BAIRROS



LISBOA ORIENTAL

L

ISBOA, do lado da Graça e S. Vicente, lembra um painel de Mestres Primitivos, com motivos que sobram para deslumbrar as pessoas menos sensíveis à gloriosa mensagem de beleza dos séculos.

Não faltam igrejas (como, entre outras, a de Santo António, construída no local onde nasceu o taumaturgo; e a da Graça, de onde a imagem do Senhor dos Passos sai todos os anos, em concorrida procissão pelas ruas do bairro); uma preciosa Sé Catedral; e um Panteão: o de S. Vicente, onde repousam os restos mortais dos últimos reis de Portugal.

Tem ainda Lisboa, deste lado, deslumbrantes miradouros, como o de Santa Luzia, de Nossa Senhora do Monte, da Penha de França, etc.; e o Castelo de S. Jorge, recortado no Céu, para nos oferecer um dos mais belos panoramas que se possam conceber.

Um demorado passeio por estes bairros de Lisboa, principiando na Sé, e abrangendo o Castelo, S. Vicente, Graça e Penha de França, é de recomendar com o maior empenho, a todos aqueles que desejem conhecer uma das mais belas e características zonas da Capital.

Servem estes locais, os «eléctricos» das carreiras: 10, 11 e 12 e os autocarros das carreiras 11, 12 e 17.



BOAS FESTAS

O que todas devem saber

Durante esta quadra foram recebidos na nossa redação cartões de boas festas das firmas:

Dirección General del Turismo de Espanha; Hotel Bayard, de Paris; Propaganda dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique; Rooere, L.^a; Direcção do Hotel Carlos V, de Madrid; Adido da Imprensa da Embaixada da União da África do Sul; J. Gonçalves, L.^a; Casa Pereira da Conceição; J. Marques Mendes; Papelaria Fernandes; José Santos, L.^a; Ch. Lorilleux; Thorsten Brunius & C.^o A B., de Stockholm; Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (Organismo Nacional Italiano de Turismo; Jayme P. Esteves, L.^a; Manuel Reis Moraes & Irmão; Casa das Cortiças, J. B. Carneiro, L.^a; Direction Générale du Tourisme de France; Sociedade Revendedora de Papéis, L.^a; Comité de la Foire de Paris; Director Geral da Companhia Naval de Petróleos de França; Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses; Sociedade Industrial de Gouveia, L.^a; Simões & André; Senna, Botto & Leitão, L.^a; Luís C. Alves; Cruz, Sousa & Barbosa, L.^a; Grande Hotel Portugal, da Figueira da Foz; Metalúrgica das Salga-deiras, L.^a; Litografia Salles Limitada; Editorial Império L.^a; União Predial e Comercial, L.^a; Manuel Guedes L.^a; Luís C. Almada; Fundicion Tipografica José Sranzo, S. A.; Funcionários do Grupo «Os Carlos»; A. Rodrigues, L.^a; Koninginnegracht, Holanda; Representantes da S. A. La Toja, Porto; Empresa de Sacos de Papel, L.^a; Sociedade Importadora de Material Gráfico, L.^a, do Porto; Olavo Cruz, Limitada; Ahlers, Lindley, L.^a; Fundação Tipográfica Richard Gans, de Madrid; Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; António Moreira, L.^a; Grande Empresa de Taxis Neta; Sabena, Linhas Aéreas Belgas.

Também recebemos cartões dos nossos amigos senhores:

J. F. Martins dos Santos, Norberto Ramos de Cruz, General Afonso Botelho, Francisco Xavier de Echarri, Carlos Nunes, Capitão Adalberto Ferreira Pinto, Manuel Gutierrez Liñan, S. Lozza, Carlos Ribeiro, Chefe dos Serviços de Propaganda dos C. F. M., Alejandro Freijal del Vilar, Delegado do Turismo Espanhol, em Lisboa; Mário Saladini, António Silva, Carlos Henrique Couceiro Feio, Carlos Alberto de Almeida Roque Santos, Tenente Luís José Simões, Fernando Toscano Alves, Agostinho Coelho, Alfredo de Moraes, Javier Palet y Esteba, Manuel Martins d'Almeida, Carlos Correia Leitão, A. Garcia Reis, Saphera Costa, Carlos Bandeira de

A abolição de «vistos» entre Portugal e a Dinamarca

Foi concluído em 20 do mês passado, por troca de notas entre o sr. Presidente do Conselho e o Ministro da Dinamarca em Lisboa, um acordo estabelecendo a abolição de vistos entre Portugal e a Dinamarca.

O acordo entrará em vigor em 1 de Janeiro de 1955. A partir dessa data os cidadãos portugueses munidos de passaportes válidos, não necessitam de visto para entrar na Dinamarca em viagens de trânsito, negócios ou recreio e, reciprocamente, os súbditos dinamarqueses não necessitam de visto para entrar em Portugal continental e ilhas adjacentes em viagens de trânsito, negócios ou recreio.

Abolição de «vistos» na Austria e Holanda

Foram assinados, em 14 do mês findo, dois acordos por troca de notas entre os srs. Ministro dos Negócios Estrangeiros, o Ministro da Austria e o encarregado de Negócios dos Países Baixos em Lisboa, estabelecendo a abolição de vistos entre Portugal e aqueles países.

O acordo com a Austria entra em vigor em 1 de Janeiro de 1955 e com os Países Baixos 30 dias depois de o Governo neerlandês comunicar ao Governo português que obteve a aprovação requerida pela Constituição do seu país.

A partir da entrada em vigor dos mencionados acordos, os cidadãos portugueses munidos de passaportes válidos não necessitam de visto para entrar na Austria e nos Países Baixos em viagens de trânsito, negócios ou recreio e, reciprocamente, os cidadãos austríacos e neerlandeses não necessitam de visto para entrar em Portugal continental e ilhas adjacentes em viagens de trânsito com aquelas finalidades.

Melo, José M. Tapadejo, Roger Gasquet, Carlos Empis, João Simões, Manuel Roque Rodrigues, Angel Alcazar Velasco, Comandante Júlio da Cruz Ramos, Engenheiro António Ferrugento Gonçalves, João Rocha Junior, José Lopes Ferreira, Dr. Manuel da Silva Carreiro, Aires da Conceição Caeiro, Jorge Lemos de Figueiredo, Carlos Soares, António Martins Pimenta, Francisco Moraes, Dr. S. Rosenthal, Luís dos Santos Bagorro, Dr. V. de Caldas Nogueira, Manuel de Carvalho, Francisco Mauhin Gonçalves, Diamantino Viseu, Jorge Pereira da Costa, João Fernandes Ascensão Horta, J. F. Sousa, Adriano de Castilho, Manuel Gouveia de Sousa, Carlos dos Santos Cruz, Cláudio Corrêa de Oliveira Guimarães, Carlos Max, Dr. João Faria Lapa, Dr. Élio Cardoso, Artur Fernandes Alves Ribeiro, Juan B. Cabrera, Carlos Baeta, Joaquim Lopes da Neta, Silva Bastos, François P. Krygelmans, e Manuel A. Parreira.

A todos os nossos agradecimentos e os desejos de um Ano Novo feliz

Recortes sem Comentários

Mais um...

Mais um leilão—segundo o que lemos no «Diário de Notícias», de 6 de Dezembro.

Muitas livrarias se têm desorganizado, porque os possuidores actuais—que os seus organizadores não foram—não têm interesse na sua conservação e querem adquirir uns «cobres», de preferência a possuírem obras que levaram anos e anos a juntar, em cuja conservação e aquisição se teriam gastado somas vultuosas, isto sem nos referirmos à amizade e interesse que esses votariam às espécies guardadas.

Às vezes, pode julgar-se que leilões de livros sejam motivados por carência de recursos da parte de quem atira os livros para as mãos dos leiloeiros; outras vezes assim não sucede.

E muitas vezes assim não sucede! Quem os herdou quis vendê-los por acreditar não lhe darem qualquer rendimento. Assim, quanto eles rendam em praça pode transformar-se em papel, papel, porém, de outra ordem: papel de crédito.

E pode dar-se mesmo o caso de aqueles que adquirem esses tais papéis de crédito por aquela forma, ficarem desacreditados perante pessoas cultas.

Que há pessoas a acreditarem que o papel em que são impressos os livros, não servirá, futuramente, senão para... buchas de espingardas.

* * *

Isto nos acudiu, por esta razão: vemos que a biblioteca de um homem que ocupou nome de relevo nas nossas letras, vai ser desbaratada, aniquilada, dispersa...

Lembra mesmo que aqueles que a deixam dispersar-se—folhas ao vento, que isso representa—não têm o mais pequeno interesse por aquilo que seus avós lhes deixaram, lhe legaram, possivelmente na persuasão de que esse património viria a ser enriquecido, aumentado, valorizado com novas e importantes espécies, com novos e, provavelmente, valiosos elementos de estudo.

Como se enganaram aqueles que supõem que o dispêndio de energias, de dinheiro, de paciência, de actividade, poderá vir a concorrer para um útil aproveitamento cultural dos que herdaram esses volumes acumulados—tantas vezes!—com grande trabalho, com grande diligência...

Há casos, efectivamente, em que os herdeiros querem manter na sua posse o que lhe legaram em valor espiritual, chamemos-lhe assim. Esses casos, porém, são raros.

Em certas ocasiões deveriam deitar a mão a esses bens—que, na verdade, são bens,—alguma instituição, como uma Câmara Municipal, por exemplo, quando essa livraria fosse documentação prestimosa do que diz respeito à vida da terra.

Mas—o tal *mas*, a tal adversativa!—em grande número de casos, ninguém disso se lembra, ninguém repara que essa livraria poderia constituir um património da respectiva terra e que, perdida a oportunidade eferecida, não mais se conseguirão juntar esses elementos por isso que eles se vão dispersar por aqui, por ali...

Em muitas terras isso tem acontecido; em Coimbra não se tem fugido a esse costume.

Citar casos não vale a pena: muitas pessoas se lembrarão de que, muitas vezes, isso terá sucedido e... virá a suceder.

Quantas coisas de interesse para a vida da cidade têm ido para fora, para outras terras, para nelas ser leiloadas!

(De O Despertar)

Continua a ser, de facto, vergonhoso...

...aquilo que se passa com os mendigos que, infestando a vila, por aí pululam com inteira, com demasiada liberdade, pedindo, insistindo, perseguindo-nos incansavelmente com as suas lamúrias.

O que acontece, então, junto à estação do Caminho de Ferro, à hora dos comboios, excede tudo quanto possa tolerar-se.

Chega-se a este abuso, que nós podemos testemunhar:—invadem os auto-carros, e de tal forma e tão impertinente-mente apoquentam os passageiros, que estes se vêem na necessidade de os repelir, indignados e aborrecidos.

—«Só na Régua é que isto se permite»—ouvimos nós dizer.

De facto e infelizmente, só na nossa terra é que isso se permite.

Por insuficiência de polícia?

Se, realmente, é essa a razão, ficamos aguardando que logo que reforçado, como vai ser, o número de guardas do nosso posto, providências imediatas e enérgicas sejam tomadas no sentido de ser posto termo a esse estado de coisas que, impressionando tão desagradavelmente quem nos visita e quem por aqui passa, constitui para nós uma autêntica vergonha.

(Do Notícias do I ouro)

«Mas porque se vão embora?»

O «Diário Popular» transcreve de «O Século» o seguinte episódio da reportagem relativa ao jantar oferecido pelo Sr. Presidente do Conselho ao Primeiro-Ministro da Grécia:

Às 20,30 horas, o Sr. Presidente do Conselho acompanhado do coronel Esmeraldo Carvalhais, chegou a Queluz. Sorridente, quando notou que os jornalistas iam abandonar o Palácio por indicação protocolar, o Chefe do Governo, que reconhece os serviços da árdua missão da Imprensa, perguntou-lhes com penhorante cortesia: «Mas porque se vão embora? Os senhores é que têm de dizer o que se passa aqui. Vejam tudo».

O «Diário Popular» comenta: «Entendemos não dever deixar sem registo nas colunas deste jornal tão cativantes como justas palavras pelas quais o Sr. Dr. Oliveira Salazar revelou mais uma vez perfeita compreensão da missão do jornalismo e do legítimo empenho que ele tem de colocar-se nas melhores condições de informar, consagrando pela sua espontânea atitude o preceito constitucional que reconhece à Imprensa o exercício duma função de carácter público».

ALVARO MELLO GOUVEIA
ENGENHEIRO

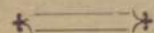
MANUEL FURTADO CABELEIRA J.^{OR}
CONSTRUTOR CIVIL

*Projectos e obras por administração
e por empreitada*

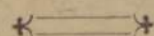
Rua do Arsenal, 146, 2.º—LISBOA
TELEF. 21852

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

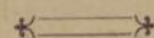


CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
* BETÃO PREESFORÇADO



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA



Delegação no PORTO:

Praça Filipa de Lencastre, 22



Para impermeabilização de Paredes, Fundações, Rebocos, etc.

EMPREGUE

Cimento «LIZ» — Hidrofugado «N»

Um produto nacional que substitui
com vantagens técnicas e económi-
cas todos os hidrófugos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprego

SEDE:

Rua do Cais de Santarém, 64-1.º — LISBOA

FILIAL NO NORTE:

Rua de Santo António, 190-A-1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

SOCIEDADE PORTUGUESA DE FRETAMENTOS, L.^{DA}

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

LISBOA

Teleg. «FRETAMENTO» // Telefs. 665166 - 665167 - 664026

Telex: LISBOA 22

BROKERS EXCLUSIVOS DE:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

S. A. R. L.

(200.000 Ton. D. W. aprox.)

Companhia Nacional de Navegação

S. A. R. L.

(100.000 Ton. D. W. aprox.)

ARMADORES DE NAVIOS

José Maria Gomes & Irmão

ARMAZÉM DE SUCATAS E METAIS

Compra e vende em grandes e pequenas quantidades sucatas de cobre,
de zinco e de bronze, chumbo, metal, ferro fundido e forjado e mais artigos

Rua do Arco, 46 (a Alcântara)

Telefs. 38191-66614

LISBOA

SILVA & DIAS, L.^{DA}

MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS

Acessórios para camionetas em 2.ª Mão—Ferro
para obra -- Sucata de ferro e Metais

Rua das Fontainhas, 19—LISBOA—Telefone 38656

Caixa de Crédito Caucionado

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia—JURO DE LEI

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

TELEPHONE: 64433

CABLE ADDRESS: «JEROVI»

Villarinho & Sobrinho, Limitada

VENDAS POR GROSSO—WHOLESALE GROCERIES

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO—Conservas de Peixe, Café e Chá,
Especialidades Alimentícias. Vinho do Porto «Império»

56, Rua das Janelas Verdes, 68

LISBOA (Portugal)

Tintas de primeira qualidade e de grande duração **ATLAS**

MAIS UMA GRANDE

OBRA PINTADA

COM PRIMÁRIO

É TINTA DE ALUMÍNIO

ATLAS



Ponte de Oeiras (127 metros de comprimento) do caminho de ferro electrificado LISBOA-CASCAIS, da Sociedade Estoril

Representantes Exclusivos: **SOCIEDADE PERMUTADORA, LIMITADA**

Avenida da Liberdade, 190 — LISBOA — Telefones: 48141/2

Antiquária de Portugal, L.^{da}

FÁBRICA DE LUSTRES DE CRISTAL E BRONZE



**O MAIOR STOCK DE LUSTRES ANTIGOS
EM PORTUGAL**

RESTAUROS DE LUSTRES ANTIGOS EM TODOS OS ESTILOS
SOB A DIRECÇÃO DE TÉCNICO ANTIQUARIO

SERPENTINAS CANDELABROS APLIQUES

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. Pedro V, 69-71 Telef. 28178 Lisboa-Portugal

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 —



TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES

C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND

CASA ALEMÃ

Casa especializada em todos os artigos de:

LOUÇAS — VIDROS — CRISTAIS — FAIANÇAS — TALHERES — PORCELANAS — METAIS FINOS — OBJECTOS PARA BRINDES — ARTIGOS DE MENAGE, ETC.

Rua da Palma, 33 — Telefone 2 5250

LISBOA

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 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 66 4972

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.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

ZARCÃO



SENTINELA
PORTUGAL



NAVEGAÇÃO



OLARIAS E FAIANÇAS



SENTINELA
PORTUGAL



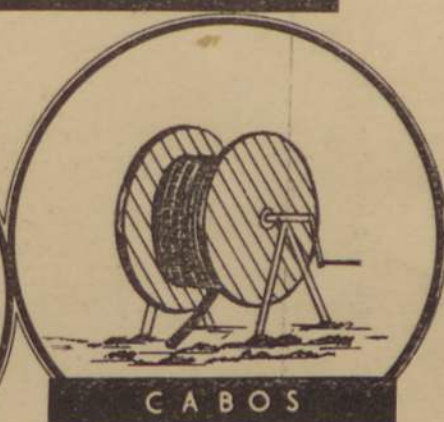
ESTRUT. METÁLICAS



CRISTAIS



BATERIAS



CABOS

FABRICADO NOS SEGUINTE TIPOS:

"C"=27% PbO₂

"O"=28 a 30% PbO₂

"AC"=30 a 32% PbO₂

"NS"=33% PbO₂

"HD"=34% PbO₂

- TODOS OS TIPOS OBEDECEM RIGOROSAMENTE ÀS ESPECIFICAÇÕES INTERNACIONAIS
- FABRICAÇÃO UNIFORME
- EMBALAGENS DE: 50 100 E 250 Kgrs.

FABRICO ELECTRO-QUIMICO
DA

METAL PORTUGUESA, L^{DA}

SEDE E FÁBRICAS
CASTANHEIRA DO RIBATEJO

ESCRITÓRIOS EM LISBOA
AV. 24 DE JULHO, 54-1.º ESQ.

TELEF. 665538 - 671532

TELEG ZARCÃO - LISBOA

- A VENDA NOS GRANDES ARMAZENISTAS E REVENDEDORES DE DROGAS

TOSSE?

