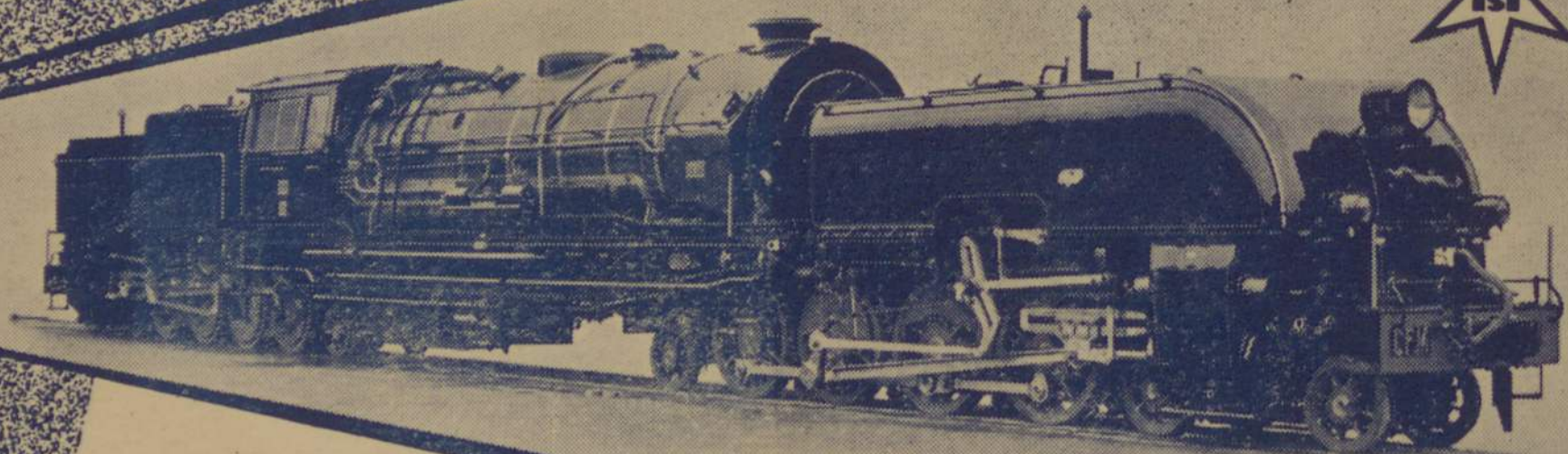




Gazeta dos
Ferros Caminhos de

NÚMERO
1614
ANO LXVIII

HENSCHEL

Locomotivas «GARRATT»
fornecidas em 1954 ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção

Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas

Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN CM BH **KASSEL**

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



*Rodagem cómoda,
com mais economia
e
maior segurança!*

Sent Safety
MABOR

POSTOS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
GRATUITA

LISBOA — LARGO DO ANDALUZ, 15-C — TEL. 57162

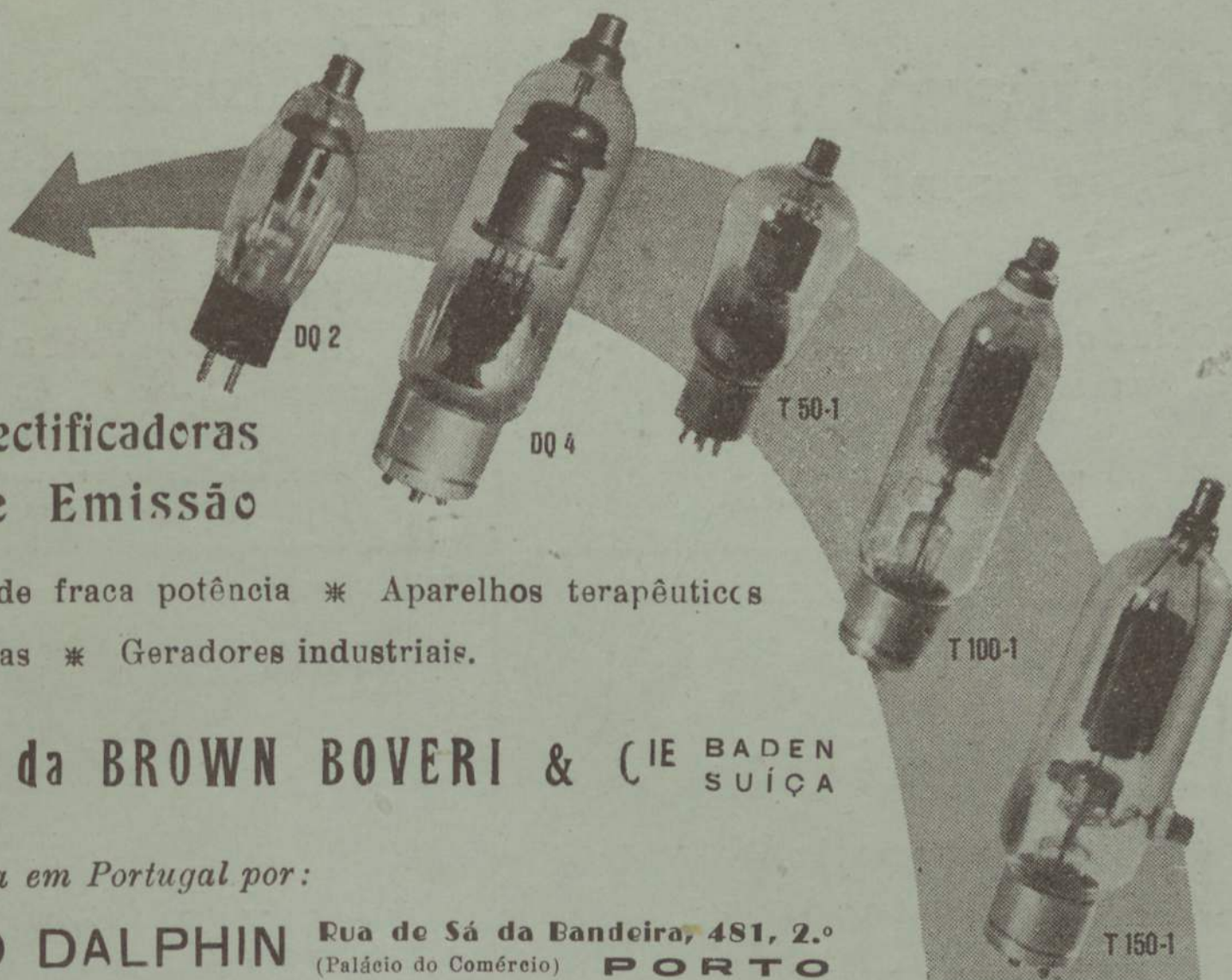
PORTO — PRAÇA DOS POVEIROS, 50 — TEL. 28271

COIMBRA — RUA DA SOFIA, 175 — TEL. 5253

VILA REAL — VISEU — FARO

CASTELO BRANCO — SANTARÉM

AVEIRO — COVILHÃ



Válvulas Rectificadoras Triodos de Emissão

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

Construção da **BROWN BOVERI & C^{IE}** BADEN
SUIÇA

Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos emissores de rádiodifusão

BAPTISTA PRATAS & FILHOS, L.^{DA}

Madeiras, Serração, Carpintarias,
Parquetes e contraplacados

Arco Pintado — COIMBRA — Telefone 5069

Azeite, cera e unto

TELEFONE 2695

Joaquim Carvalho & Filhos

Avenida Fernão de Magalhães, A e B
COIMBRA

Restaurante CASA DA PONTE

Especialidade da casa: Leitão assado à «BAIRRADA»

O melhor retiro de Coimbra — Grande Esplanada

Serve todos os EXCURSIONISTAS aos melhores preços

Av. João das Regras — COIMBRA — Tel. 3687

António Manuel Cristóvão

FORNECEDOR DE CANTARIAS

com serração e máquinas de polir e cortar mármore,
pedreiras de mármore em Lameiras e Nagrais
e oficinas em Montelavar

Telefone: Pero Pinheiro 097.096

MONTE LAVAR

Regadas & Irmão, L.^{da}

Santa Comba Dão — Gare

Telefone n.º 12-Santa Comba Dão - P. B. X. — Apartado 6

OFICINA DE SERRALHARIA e armazém de ferro e aço em todas as
dimensões e qualidades, carvão de pedra, etc.

Especialidade em noras para tirar água e fogões de fogo circular

Acessórios de bicicletas e automóveis - Estações de Serviço, sub-
agentes dos produtos SHELL

Motores, bombas, tubagens e acessórios de todas as dimensões

Ferragens, Materiais de construção e artigos sanitários

Agentes revendedores do Cimento «Liz»

Aubos da C. U. F. — Artigos Lusalite

Bruno Vicente

MERCEARIA E VINHOS

= ADEGA PRÓPRIA =



TELEF. 094808

SABUGO — Oeste

«Nitramoncal»

O ADUBO IDEAL



Sociedades Reunidas Reis, L.^{da}

Sede — ROSSIO, 102 — LISBOA

FILIAL DE

PAMPILHOSA

Thomaz dos Santos

ARMAZENISTA-IMPORTADOR



**Ferros—Aços—Tubos—Aramés
Metais — Folha de Flandres**



TELEF. 2046 E 2047 (PPC 10 LINHAS) — APARTADO 14
CALDAS DA RAINHA

José Adelino da Silva

TAVEIRO

Fábrica de Descasque de Arroz

Produções de Arroz

Lagar de Azeite



Telefones: Fábrica 8228 — Residência 2721

Francisco António da Silva

FÁBRICAS METALÚRGICAS

(FUNDADAS EM 1907)

MATERIAL VITI-VINICOLA



TORRES VEDRAS
(PORTUGAL)

MIRVEL

Fábrica de espelhos e lapidação

Vidros, Cristais e espelhos em
todas as qualidades e espessuras

Telhas, tijolos e ladrilhos em vidro



MIRVEL — R. João Cabreira, 13

Telef. 3163 — COIMBRA

DOMINGOS SEBASTIÃO

Gerência de VIDAL GOMES CALAIM

FABRICANTE E FORNECEDOR DE:

Carbonato de Cálcio Natural para vidro, Gesso
de pintar, Pedra Calcárea, Areia Branca para
estuques, Pó de Pedra, Mármore Lioz para Mo-
saicos, Crés de diversas qualidades, etc.

Granulados nas mais diversas tonalidades



CORTEGAÇA — PERO PINHEIRO — TELEF. 29

Fábrica de Cerâmica da Pampilhosa

Mourão, Teixeira Lopes & C.^a, L.^{da}

Sede: Rua Sá da Bandeira, 383-1.^o

PORTO

Fábrica: **PAMPILHOSA DO BOTÃO**

(Em frente à estação do caminho de ferro)

TELEFONE: 097044

PERO PINHEIRO

SILVÉRIO ANTÓNIO

FORNECEDOR DE

CANTARIAS E MÁRMORES

COM PEDREIRAS, SERRAÇÕES E OFICINAS

Pero Pinheiro

Morelena

BERNARDO DOS SANTOS

Armazém de Vinhos e Mercaria

Solas, Cabedais e todos os utensílios
para sapateiro

SABUGO (Oeste)

Telef. 2-Sabugo

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

1614

16 — MARÇO — 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 AQUILINO 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

No limiar do 68.º ano da publicação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	5
Bitolas e disfarces nos aparelhos de mudança de via, por ORLANDO GALRINHO PERNES	7
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	14
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	15
A Vida Portuguesa há sessenta anos	17
A modernização dos Caminhos de Ferro Britânicos, por CARLOS DE BRITO LEAL.	22
O Rei D. Carlos e a Ponte da Ajuda na estrada de Elvas a Olivença, por AMADEU RODRIGUES PIRES	25
As possibilidades interplanetárias das viagens por FERNANDO SESMA	33
O que todos devem saber	34
General Botelho Moniz	34
Publicações recebidas	35
A electrificação da linha de Sintra estará concluída em Outubro de 1956.	36
Os nossos mortos	36
Ambulâncias postais.	37
Electrificação das linhas de Sintra e do Norte	39
Há 50 anos	47
Linhas Estrangeiras.	49
Estarreja	51
Recortes sem Comentários.	52
Parte Oficial	54

No limiar do 68.º ano de publicação da “Gazeta dos Caminhos de Ferro”



COM o presente número, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra em novo ano de existência. É dia de festa, pois, em nossa casa, embora seja, também, um dia de saudade, principalmente para os que, como nós, lidaram de perto com o fundador e primeiro director desta publicação, o inesquecível L. de Mendonça e Costa, ferroviário a quem os assuntos dos caminhos de ferro mereceram sempre a mais interessada atenção.

Orgulhosos de ter podido dar continuidade à publicação, a que tanto quis, não o esquecemos nunca, principalmente nesta ocasião, que seria de grande júbilo para o seu espírito de lutador e para a sua paixão de ferroviário, porque ele tinha, como ferroviário que era, o orgulho da sua profissão. Orgulhoso dela, sabia servi-la com lealdade, com honradez, e nunca, como jornalista, lhe saiu da pena uma apreciação menos exacta ou menos justa. Só amam verdadeiramente a sua profissão os que a servem e não os que se servem dela.

L. de Mendonça e Costa foi um nobre exemplo de ferroviário. Quem consultar a colecção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», desde o seu primeiro número até ao último que lhe saiu das mãos, encontra, sempre, sem uma falha, o ferroviário que se interessou pelo prestígio do caminho de ferro em Portugal.

Também a ele se deve, facto que não pode ser esquecido, um dos primeiros passos na política da boa amizade entre os ferroviários portugueses e os ferroviários espanhóis. Essa política de relações amistosas, de boa e leal camaradagem, mereceu-lhe o melhor carinho, porque nela via não apenas um instrumento de concórdia entre as duas nações peninsulares mas, também, um dos caminhos mais curtos e mais certos para o prestígio e o progresso dos cami-

nhos de ferro nacionais e da Espanha. Essa foi uma das mais admiráveis lições de L. de Mendonça e Costa e dos seus ilustres colaboradores, muitos dos quais, felizmente, se encontram vivos e que, temos a certeza, se lembrarão também dele com saudade neste dia em que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra no 68.º ano de publicidade.

Ao tomarmos o encargo, difícil, não o negamos, de dar continuidade à sua obra jornalística, procurámos, primeiro que tudo, para facilitar o bom cumprimento da nossa missão, não alterar o seu programa de acção, e conservando, a nosso lado, os seus mais queridos companheiros de trabalho e os seus mais ilustres colaboradores, tivemos quase sempre a impressão de que o fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não só se mantinha vivo e presente nesta casa mas que continuava igualmente a dirigir esta publicação.

Passados já bastantes anos sobre o seu falecimento, o seu nome é ainda hoje pronunciado com respeito e frequência na nossa Redacção. Nem todos os mortos desaparecem por completo do convívio dos vivos, principalmente quando souberam criar e erguer uma obra e quando a essa obra deram, como ele deu, o melhor da sua alma e um nobre objectivo.

Com 67 anos, já perfeitos, de publicidade nunca interrompida, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tem acompanhado, com atenção, carinho e patriótico interesse, a evolução dos nossos caminhos de ferro, neles reconhecendo um dos fautores mais importantes, mais influentes, da vida nacional.

Mais um ano de trabalho se venceu. Em novo ano de actividade vamos entrar. Saudando, neste dia, os nossos colaboradores e amigos, os nossos assinantes e anunciantes, desejamos também agradecer à Imprensa todas as provas de camaradagem obsequiosa e espontânea com que até hoje nos tem distinguido e honrado.



Bitolas e disfarces nos aparelhos de mudança de via

Por ORLANDO GALRINHO PERNES

O equipamento de uma via férrea moderna tem interessado grandemente as empresas ferroviárias, tendo aparecido publicações de técnicos de reconhecido merecimento que trouxeram a lume comunicações de carácter prático ou teórico.

Em face do acréscimo da carga dos eixos dos veículos e das velocidades sempre crescentes, houve que estudar a melhoria dos materiais empregados de forma que eles se tornassem capazes de resistir normalmente às múltiplas solicitações estáticas ou dinâmicas, a que a via férrea está submetida.

A fim de se obter uma boa resistência, flexibilidade e continuidade para a via férrea, há que considerar a ligação íntima entre o material circulante e as características da superestrutura. Ao estudar as condições do assentamento do material fixo, não nos podemos abstrair das características do material circulante.

É conveniente, portanto, que as características que definem os rodados do material circulante se uniformizem, pois que, assim, torna-se possível assentar a linha, de modo a permitir que a circulação dos comboios seja segura, rápida, estável e que o material fixo aumente o limite da duração média.

Para determinar as bitolas a empregar nos aparelhos de mudança de via, torna-se necessário estabelecer as relações entre o afastamento das rodas de um mesmo rodado e a largura da via (b).

A C. P. adopta a bitola de 1^m,665 em

recta, única no mundo, embora se aproximem desta as usadas em Espanha, Índia, Paquistão, Ceilão, Argentina, Brasil, Chile e Rússia.

As nossas considerações serão feitas a partir daquela bitola e tendo em atenção as características dos rodados usados na C. P.

1 — FOLGA DA VIA

A largura da via em recta é de 1^m,665 entre faces de guiamento dos carris; na sobrelargura admite-se a tolerância máxima de ± 5 mm.

A mudança de largura da via (disfarce) deve fazer-se o mais suavemente possível, não ultrapassando 2 mm/m.

Nos ramos curvos das mudanças de via deve fazer-se a 3 mm/m.

Como a folga da via (F_v) é a diferença entre a bitola em recta e a distância entre os bordos exteriores dos verdugos, medida 10 mm abaixo da mesa de rolamento dos carris, é óbvio que em curva a folga total (F_t) será

$$F_t = F_v + s$$

sendo s a sobrelargura correspondente à curva.

Entendendo-se por *círculo de rolamento* a intersecção de um plano vertical afastado 65 ou 70 mm da face interior da roda, com a superfície de rolamento desta, o ponto de contacto do carril com o verdugo, deve-se situar 1 cm abaixo do ponto de tangência daquele círculo, com a superfície de rolamento do carril.

Como o afastamento (a) das rodas pode

ser 1590 ou 1600 mm, conforme (l) é 70 ou 65 mm, a distância (d) entre círculos de rolamento R, será igual a 1730 mm.

Segundo a U. I. T. pode-se admitir a tolerância máxima de ± 3 mm na distância (a) entre as faces interiores dos verdugos das rodas de um mesmo eixo e neste caso a tem os valores limites de 1603 mm e 1587 mm.

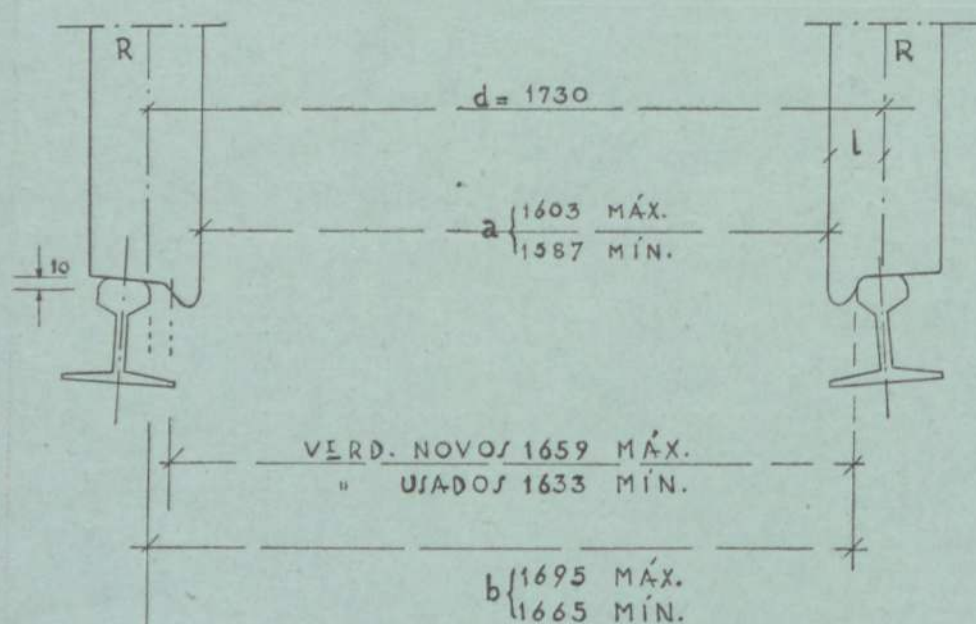


FIG. 1

A espessura (e) dos verdugos medida nas condições indicadas, varia de 23 mm, como mínimo nos usados, a 32 mm. Acentua-se, todavia, que às espessuras de 32 ou 25 mm corresponde um afastamento α de 1,590; quando $\alpha = 1,600$ o verdugo apresenta a espessura de 25 mm e excepcionalmente 16 mm, em perfis especiais (rodas motoras de H. P. das locomotivas da série 501 a 508). As rodas de todas as carruagens, vagões, furgões e muitos tenders têm o perfil a que corresponde $\alpha = 1,590$ e $e = 32$ mm.

Tendo em atenção as considerações anteriores e nas condições mais desfavoráveis, as folgas em alinhamento recto (F_v) poderão ter os seguintes valores:

I — Rodas com verdugos novos:

$$\begin{aligned} 1665 - (1587 + 2.32) &= 14 \text{ mm} \\ 1665 - (1587 + 2.25) &= 28 \text{ mm} \\ 1665 - (1597 + 2.25) &= 18 \text{ mm} \\ 1665 - (1597 + 2.16) &= 36 \text{ mm} \end{aligned}$$

II — Rodas com verdugos desgastados até ao limite:

$$\begin{aligned} 1665 - (1587 + 2.23) &= 32 \text{ mm} \\ 1665 - (1597 + 2.23) &= 22 \text{ mm} \end{aligned}$$

Em face dos resultados a que chegámos, somos levados a concluir que as folgas determinadas são excessivas, porquanto o movimento sinusoidal dá lugar a uma marcha instável e perigosa, como consequência do excessivo ângulo de ataque da roda sobre o carril.

As folgas geralmente admitidas em alinhamento recto com verdugos novos, variam de 9 a 15 mm em via de 1,435; alguns caminhos de ferro ainda as reduzem mais, chegando a adoptar 5 mm.

As distâncias entre as faces exteriores dos verdugos, para os diferentes tipos de perfil de torneamento serão:

I — Valores de ($\alpha + 2e$), com verdugos novos:

$$\begin{aligned} 1593 + 2.32 &= 1657 \text{ mm} \\ 1603 + 2.25 &= 1653 \text{ mm} \\ 1587 + 2.25 &= 1637 \text{ mm} \\ 1600 + 2.16 &= 1632 \text{ mm (perfil especial)} \end{aligned}$$

II — Valores de ($\alpha + 2e$), com verdugos desgastados até ao limite:

$$\begin{aligned} 1603 + 2.23 &= 1649 \text{ mm} \\ 1587 + 2.23 &= 1633 \text{ mm} \end{aligned}$$

Admitindo uma tolerância de ± 1 mm para os verdugos, os valores limites de ($\alpha + 2e$) serão:

$$1593 + 2.33 = 1659 \text{ mm e } 1587 + 2.23 = 1633 \text{ mm}$$

Deduz-se, por conseguinte, que a folga MINIMUM MINIMORUM de um rodado em alinhamento recto é:

$$1665 - 1659 = 6 \text{ mm com verdugos novos e via nova e}$$

$$1665 - 1649 = 16 \text{ mm com verdugos usados e via nova.}$$

Em curva, a folga MAXIMUM MAXIMORUM será, para um rodado isolado, admitindo a tolerância máxima na sobre-largura:

$$1695 - 1637 = 58 \text{ mm com verdugos novos}$$

$$1695 - 1633 = 62 \text{ mm com verdugos usados.}$$

Em via normal (1,435) o MINIMUM MINIMORUM é de 6 mm e o MAXIMUM

MAXIMORUM é de 60 mm com verdugos usados.

2 — FOLGA MÍNIMA ENTRE A LANÇA E A CONTRA-LANÇA DA AGULHA

Teòricamente o eixo da lança deve ser tangente ao eixo da contra-lança, sendo necessário que entre elas exista uma abertura (F_a) mínima que permita a passagem do verdugo das rodas.

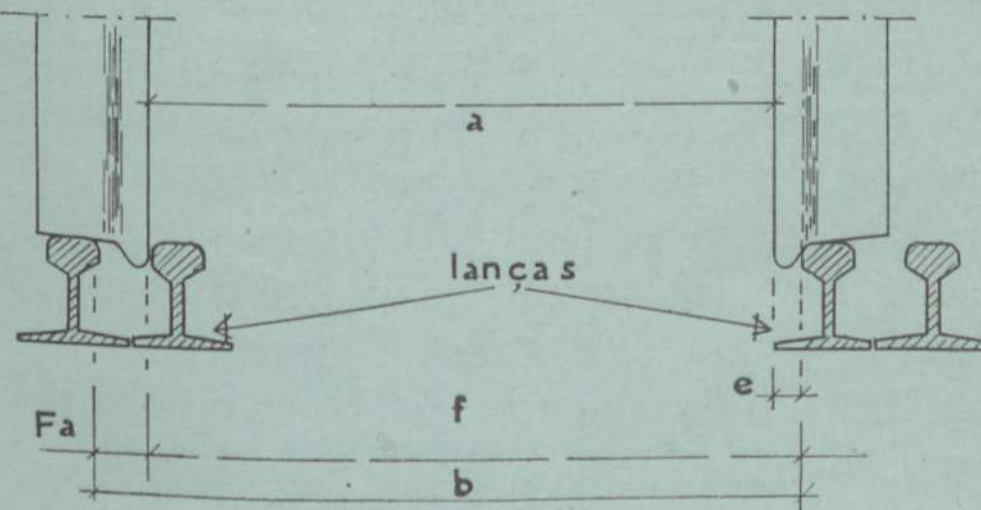


FIG. 2 — Grade da Agulha

Em face da figura 2 deve ser:

$F_a > b - f_{\min}$ em que $f = a + e$

para que as faces interiores dos verdugos das rodas não rocem na lança.

Os valores mais desfavoráveis de a e e são respectivamente 1587 mm e 23 mm e então

$f_{\min} = 1587 + 23 = 1610$ mm e então

$F_a > 1665 - 1610 = 55$ mm.

É conveniente adoptar como mínimo 60 mm, a fim de prever um possível alargamento da via e o desgaste lateral dos carris.

3 — BITOLA NA GRADE DA AGULHA

Da desigualdade

$F_a > b - f_{\min}$

tem-se:

$b < F_a + f_{\min}$

e então as bitolas na grade da agulha serão função da abertura mínima entre a lança e a contra-lança.

As agulhas denominadas elásticas são as únicas que permitem a pregação de 1,ª 690.

O quadro n.º 1 indica as bitolas a empregar na grade da agulha, em função da abertura mínima entre a lança e a contra-lança.

F_a em mm	$b < F_a + f_{\min}$
55	1665 mm
60	1670 mm
65	1675 mm
70	1680 mm
75	1685 mm
80	1690 mm

Quadro n.º 1 — Bitolas na grade da agulha

4 — CALÇOS NA GRADE DA CRÓSSIMA

As cotas características da situação relativa dos distintos elementos de um cruzamento, (fig. 3) são as aberturas c' e c'' e o comprimento das lacunas AP_2 e BP_2

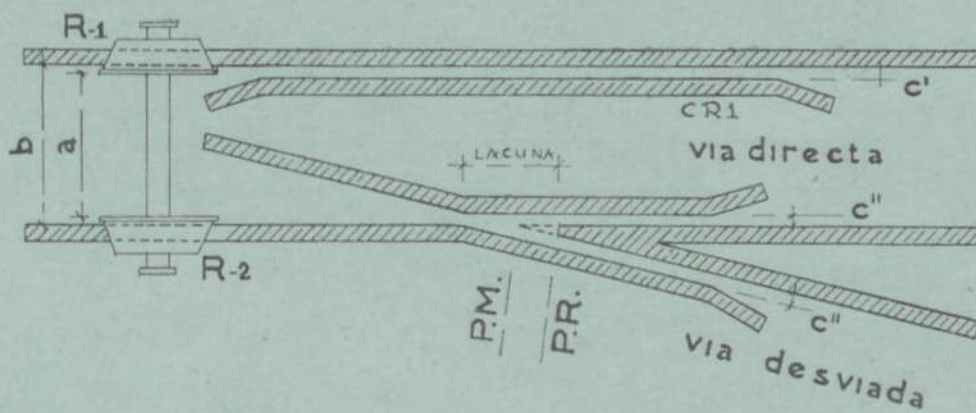


FIG. 3

O contra-carril CR1 que tem por função proteger a ponta real (P. R.) da cróssima, deve-se assentar de modo que o seu centro esteja em esquadria com a ponta matemática (P. M.).

Este contra-carril guia constantemente o rodado na sua posição normal enquanto a roda circula sobre a lacuna; quando se encontra descentrado deve corrigir-se a sua posição, principalmente quando o meio se encontra mais próximo do talão da cróssima, visto neste caso não ficar convenientemente protegida a ponta real, fazendo então perigar a circulação dos comboios.

A — folga (c') entre o carril e o contra-carril protector (CR1)

Já vimos que para evitar que a roda R_2 não danifique a ponta real da cróssima, limita-se o seu deslocamento transversal, guiando a Roda R_1 pelo contra-carril CR1.

A folga c' deve ser suficientemente pequena, de modo a impossibilitar o galgamento da ponta do coração pela roda R_2 , impedindo que tome uma falsa direcção.

Em face das anteriores considerações e pela fig. 4 deduz-se que:

$$b - c' > a + e \quad \text{e então} \\ c' < b - (a + e)$$

A $a + e = f$ chama-se cota mínima de protecção e será calculado para a hipótese mais desfavorável, isto é, com os valores máximos de a e de e

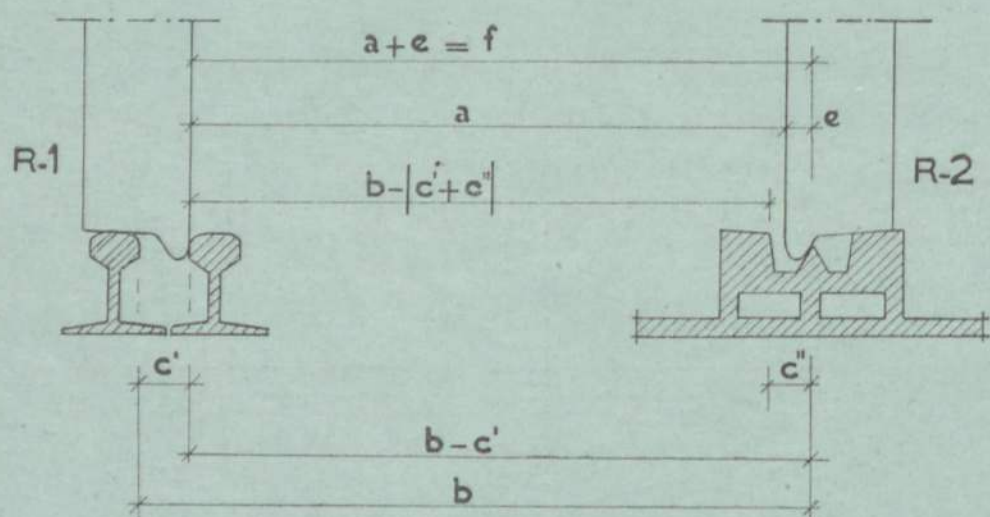


FIG. 4 — Grade da cróssima

À hipótese mais desfavorável (f máx.), corresponde:

$$c' < 1665 - 1629 \text{ ou} \\ c' < 36 \text{ mm}$$

pois que $a + e = f$ pode tomar os seguintes valores:

I — não admitindo tolerâncias:

$$1590 + 32 = 1622 \text{ mm} \\ 1600 + 25 = 1625 \text{ mm} \\ 1590 + 25 = 1615 \text{ mm} \\ 1600 + 16 = 1616 \text{ mm}$$

II — Admitindo, conforme já foi dito, a tolerância de ± 3 mm para a e ± 1 mm para e :

$$1593 + 33 = 1626 \text{ mm} \\ 1603 + 26 = 1629 \text{ mm (f máx.)} \\ 1593 + 26 = 1619 \text{ mm} \\ 1603 + 17 = 1620 \text{ mm} \\ 1587 + 31 = 1618 \text{ mm} \\ 1597 + 24 = 1621 \text{ mm} \\ 1587 + 24 = 1611 \text{ mm} \\ 1597 + 15 = 1612 \text{ mm}$$

Sendo $e = 23$ mm o limite de desgaste do verdugo, será $f_{\min} = 1587 + 23 = 1610$ mm.

O calço c' não deve dar uma folga superior a 36 mm, mas geralmente adopta-se

um valor um pouco mais elevado; na C. P. usam-se calços de 45 ou 50 mm.

Em via de 1,435 c' não deve ultrapassar 37,5 mm pois que:

$$c' < 1435 - (1363 + 34,5) \text{ ou} \\ c' < 37,5 \text{ mm.}$$

Note-se que a S. N. C. F. e a S. N. C. B. adoptam 40 mm.

O cálculo supõe que no cruzamento a via apresenta a bitola de 1,665 mm.

Para beneficiar o guiamento das rodas na zona do cruzamento, alguns caminhos de ferro reduzem de 5 mm., a largura normal da via na linha directa, o que permite reduzir a largura do calço c' . Acentua-se, contudo, que neste caso é necessário ter na linha desviada um calço que permita uma boa inserção dos veículos de grande embazamento rígido.

Na S. N. C. B., quando o cruzamento é em curva, mantém-se a bitola normal (1,435); na S. N. C. F. dá-se uma sobrelargura, aumentando a distância entre o carril e o contra-carril, mantendo, todavia, rigorosamente constante a distância entre o contra-carril protector e a ponta do coração. Esta distância é igual a:

$$1,435 - 0,040 = 1,395$$

admitindo-se as tolerâncias de +1 mm e -5 mm.

B — Folga (c'') entre o contra-carril do coração (pata de lebre) e a ponta do coração da cróssima

Como veremos no próximo parágrafo, há vantagem em reduzir ao mínimo a folga c'' , a fim de aumentar a superfície de rolamento oferecida à roda durante a passagem da ponta do coração à pata de lebre ou vice-versa. Esta condição é limitada pela desigualdade:

$$b - (c' + c'') < a \quad \text{donde} \\ c'' > b - c' - a \quad \text{e como } b - c' = f = a + e \\ \text{será} \\ c'' > e$$

Tomando o máximo valor de e e tendo em consideração a tolerância admitida, deverá ser:

$$c'' > 33 \text{ mm.}$$

isto é, a abertura mínima deve permitir a passagem dos verdugos mais grossos.

Acentuemos que, por outro lado, há que evitar os choques das rodas contra as patas de lebre e neste caso a folga c'' , será em princípio tão grande como a distância mínima entre a lança e a contra-lança, isto é, fig. 5

$$b - c'' < f_{\min} \quad \text{em que } f_{\min} = a + e$$

e então

$$c'' > b - f_{\min}$$

que dá para os valores já conhecidos:

$$c'' > 1665 - (1587 + 23) \text{ ou } c'' > 55 \text{ mm.}$$

Em via internacional, com $b = 1,^m435$, sendo a espessura mínima do verdugo igual a 20 mm. e a distância mínima entre rodas de um mesmo eixo igual a $1,^m357$ será:

$$c'' = 1435 - (1357 + 20) = 58 \text{ mm.}$$

Na prática adoptam-se valores que variam de 40 a 50 mm. a fim de evitar uma lacuna demasiado grande. Os caminhos de ferro belgas fixam esta largura em 45 mm.

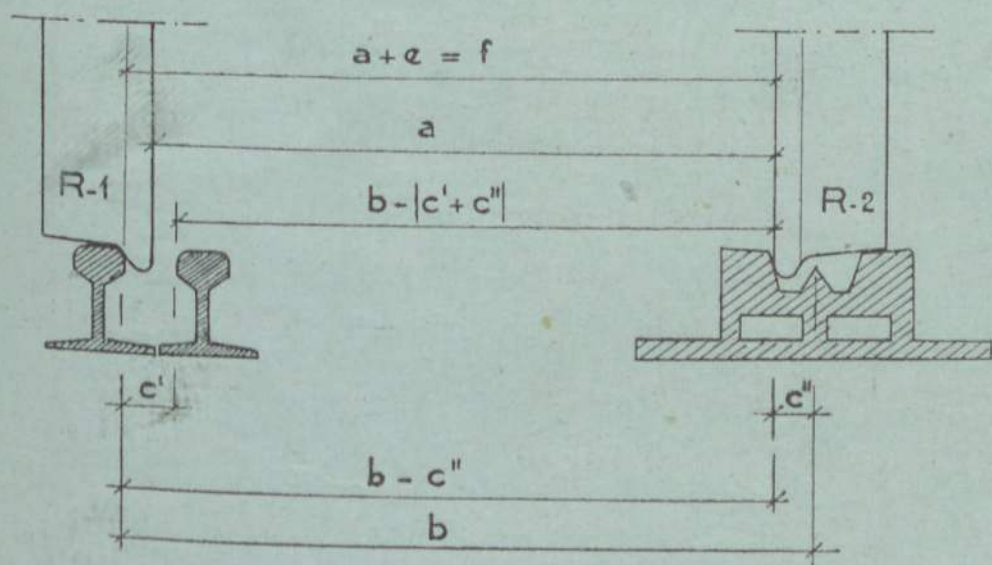


FIG. 5 — Grade da cróssima

C — Falsa-via na grade da cróssima

Quando o rodado circula na linha directa, a roda R_2 , fig. 3, não é guiada no comprimento AP_2 e quando segue a linha desviada a roda R_1 passa a lacuna BP_2 sem ter guiamento.

Sendo h a espessura da ponta real da cróssima e admitindo que o rodado segue a linha directa, fig. 3 e fig. 6, a lacuna AP_2 , determina-se do seguinte modo:

$$AP_2 = AP_1 + P_1 P_2 \text{ mas } AP_1 = c'' \cotg \alpha$$

$$\frac{h}{2} = P_1 P_2 \sin \frac{\alpha}{2} \text{ ou } P_1 P_2 = \frac{h}{2 \sin \frac{\alpha}{2}}$$

donde

$$AP_2 = c'' \cotg \alpha + \frac{h}{2 \sin \frac{\alpha}{2}}$$

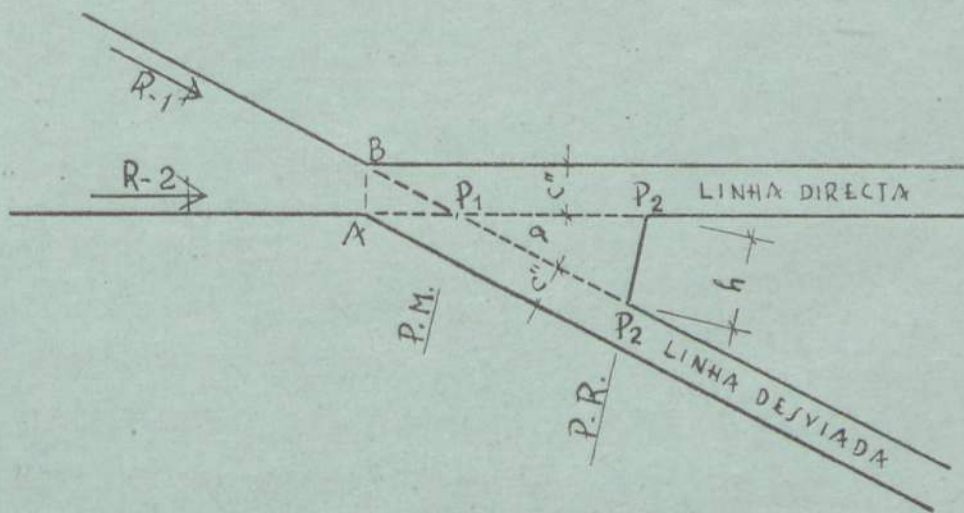


FIG. 6 — Ponta do coração da cróssima

Mas se o rodado segue a linha desviada, será:

$$BP_2 = BP_1 + P_1 P_2 = \frac{c''}{\sin \alpha} + \frac{h}{2 \sin \frac{\alpha}{2}}$$

Em qualquer dos casos verifica-se que a lacuna é inversamente proporcional ao ângulo α da cróssima e directamente proporcional a c'' .

A fim de diminuir a lacuna há vantagem, por conseguinte, em dispor de cróssimas com calços da menor largura (45 mm.)

5 — BITOLAS E DISFARCES NOS APARELHOS DE MUDANÇA DE VIA

Num aparelho de mudança de via, há a considerar os seguintes pontos capitais, para efeitos da determinação das bitolas, fig. 7:

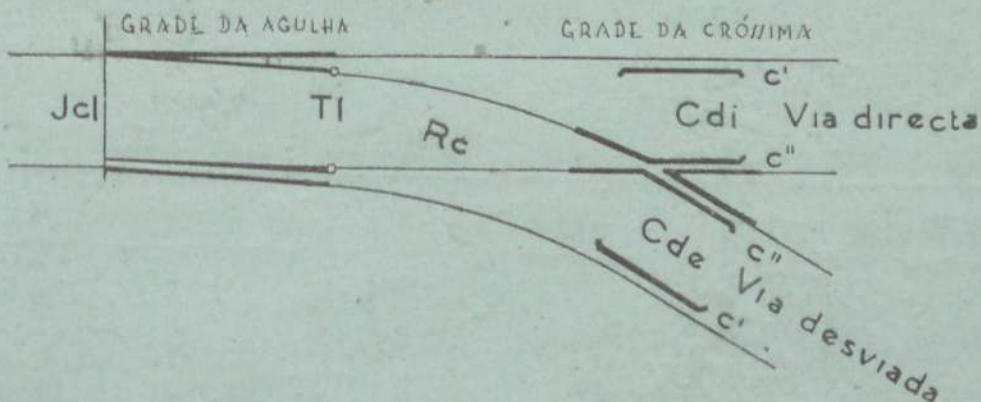


FIG. 7

Jc 1 — junta da contra-lança

Tl — talão da lança ou junta mais avançada

Rc — ramo curvo na linha desviada

Cid — cruzamento na linha directa

- Cde — cruzamento na linha desviada
- c'' — calços do contra-carril protector nas linhas directa ou desviada
- c' — calços da pata de lebre nas linhas directa ou desviada

A — Na grade da cróssima

No cruzamento deve-se manter constante a bitola, entre as faces exteriores dos calços extremos de contra carril protector. Esta bitola é condicionada pelas desigualdades já estabelecidas para os calços do cruzamento e assim teremos, (parágrafo 4 — A e B)

$$\left\{ \begin{array}{l} b - c' > a + e \\ b - (c' + c'') < a \end{array} \right. \quad \left\{ \begin{array}{l} b > c' + a + e \\ b < c' + c'' + a \end{array} \right.$$

em que

$1629 = a + e = f_{\text{máx}}$ na 1.^a desigualdade e a toma o valor mínimo na 2.^a desigualdade.

As bitolas a empregar na grade da cróssima são função das aberturas entre as faces de guiamento dos carris e contra-carris, permitida pelos diferentes tipos de calço.

Na C. P. há 3 tipos:

$C_1 = 45 \text{ mm} \quad C_2 = 50 \text{ mm} \quad C_3 = 60 \text{ mm}$

O C-3 só se usa nas agulhas rígidas, porque nestas os rodados circulam livremente numa das filas de carris; empregando como c'' daria uma lacuna demasiado grande e como c' não se deve usar, devido ao inconveniente já apontado no parág. 4-A.

As bitolas na grade cróssima são indicadas no quadro n.º 2.

Quadro n.º 2 — Bitolas na grade da cróssima

Caso	c'	c''	f _{máx}	a min	$b > c' + f_{\text{máx}}$	$b < c' + c'' + a$	b
I	45	45	1629	1587	1674	1677	1675
II	50	50	1629	1587	1679	1687	1680
III	45	50	1629	1587	1674	1682	1675
IV	50	45	1629	1587	1679	1682	1680

Lembremos que para proteger a pata de lebre, quando o rodado ocupa a posição limite indicada na fig. 5, é necessário que (para 4-B):

$b - c'' < a + e$

em que $a + e = f_{\text{mín}} = 1610 \text{ mm}$ e então parece haver inconveniente em ultrapassar a bitola de 1,680 na grade da cróssima pois que a distância entre as faces de guiamento da pata de lebre e do carril corrente, terá os valores seguintes:

$$b - c'' = 1680 - 50 = 1630 \text{ mm no II caso}$$
$$b - c'' = 1680 - 45 = 1635 \text{ mm no IV caso}$$

Deste modo, haverá zonas de desgaste na pata de lebre, cujas espessuras máximas nas condições mais desfavoráveis, são respectivamente 2 cm e 2,5 cm para aqueles casos; com a passagem do material circulante, a pata de lebre pode ser desgastada até aquele limite e o impulso lateral exercido pelos rodados é, aparentemente, capaz de provocar a rotura por tracção, dos parafusos da garganta da cróssima.

Acentua-se, porém, que se for adoptado $b = 1,675$ não se respeitará a condição, (fig. 4):

$$b - c' > a + e \text{ em que}$$
$$a + e = f_{\text{máx}} = 1629 \text{ mm pois que:}$$
$$b - c' = 1675 - 50 = 1625 \text{ mm} < f_{\text{máx}} = 1629 \text{ mm}$$

Raciocinando em face das anteriores considerações, somos levados a preferir $b = 1,680$, porquanto, $b = 1,675$ permite uma deslocação de 4 mm para o lado da cróssima, que vai aumentando à medida que o o contra-carril protector (CRI) se vai desgastando. Isto dá origem à danificação da ponta do coração, fazendo, inclusivamente, perigar a circulação dos comboios.

Notemos que jamais a bitola no cruzamento deve ser igual a 1,670, porque neste caso seria:

$$b - c' = \begin{cases} 1670 - 45 = 1625 \text{ mm} < f_{\text{máx}} = 1629 \text{ mm} \\ 1670 - 50 = 1620 \text{ mm} < f_{\text{máx}} = 1629 \text{ mm} \end{cases}$$

B — Na grade da agulha

Na grade da agulha adoptar-se-ão as bitolas de acordo com o qual se disse no parágrafo 3.

Como foi demonstrado, quando a folga entre a lança e contra-lança é inferior a

60 mm não se deve ultrapassar a bitola de 1,^m665.

Praticamente, no entanto, tem-se conhecido não haver inconveniente em adoptar 1,^m670 como mínimo, pois, deste modo, a bitola correspondente ao ramo curvo atinge-se num menor comprimento, tendo então a curva a bitola que lhe corresponde numa maior extensão.

6 — CASOS PARTICULARES DE MUDANÇAS DE VIA

A — Mudança de via inserida em recta, seguida de recta ou de curva de sentido contrário

I — Bitolas: Ver quadro n.º 3

c'	c''	Jc1	T1	Cdi	Cde	Rc
45	45	1670	1670	1675	1675	1690
50	50	1670	1670	1680	1680	1690
45	50	1670	1670	1675	1675	1690
50	55	1670	1670	1680	1680	1690

Quadro n.º 3 — Bitolas nos pontos capitais da mudança de via (Caso A)

II — Disfarces:

1.º — Na linha directa: De Jc1 para trás a meio milímetro por metro, se não existir alinhamento curvo ou este tiver concordância parabólica.

Do calço extremo do lado da agulha na direcção de T1, o disfarce será feito, o mais suavemente possível, até 2 mm.

Do calço extremo do lado do talão da cróssima para a frente será feito, em qualquer dos casos, a 0,05 mm.

Existindo alinhamento curvo antes de Jc1 ou depois de Cdi, sem concordâncias parabólicas e com alinhamentos rectos intermédios, o disfarce deverá ser feito, o mais suavemente possível, a partir da tangente da curva sobre o alinhamento recto, até atingir a bitola correspondente a Cdi, se porventura lhe corresponder uma bitola superior, mas nunca ultrapassando 2 mm/m.

É óbvio que se o alinhamento recto for suficiente grande, tudo se passa como se não existisse curva, isto é, o disfarce será feito a 0,5 mm/m a partir do referido calço.

2.º — Na linha desviada: De T1 e Cde

para Rc o disfarce será feito a 3 mm/m até atingir b = 1,^m690.

De Cde para a frente a 0,5 mm/m se se seguir alinhamento recto e de 0,5 a 2 mm/m se seguir curva e em função da distância a que se encontrar a tangente e tendo em atenção o que se disse anteriormente para a linha directa.

B — Mudança de via inserida em recta, seguida de curva do mesmo sentido

I — Bitolas:

Em Jc1, T1, Rc e Cdi como no caso anterior.

Em Cde respeitar-se-ão as bitolas correspondentes aos calços empregados e de acordo com a largura da via que corresponder ao raio da curva que se segue.

II — Disfarces:

1.º — Na linha recta: como no caso anterior.

2.º — Na linha desviada: a partir do calço extremo do contra-carril do lado do talão da cróssima, o disfarce será feito o mais suavemente possível, não ultrapassando 2 mm/m, até atingir a bitola correspondente à curva que se segue, se esta tiver largura inferior à do cruzamento.

Caso contrário, o disfarce far-se-á a partir da tangente da curva e nas mesmas condições. Se a curva tiver concordâncias parabólicas, tudo se passa como no caso A.

C — Mudança de via inserida em curva do mesmo sentido (convergente)

I — Bitolas:

Em Jc1 e T1:

Com agulha elástica empregar-se-á a bitola correspondente ao raio da linha mãe, mas nunca inferior a 1,^m670.

Com agulhas rígidas e flexíveis, as bitolas serão função da abertura Fa (ver parágrafo 3).

Em Rc:

Na linha directa, adoptar-se-á a bitola correspondente ao Raio da linha mãe e na linha desviada a que corresponder ao raio do ramo curvo;

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Arnold Reti lançou em Londres uma nova espécie de óculos que, segundo o seu inventor, ajudam aqueles que frequentam sessões espíritas a «reconhecer com facilidade o espírito presente na sala»...

(Da revista *Espiral* — México)

Fritz Bruf foi acusado pela Sociedade Protectora dos Animais, em Metz, na França, de torcer o pescoço ao seu papagaio. Declarou em sua defesa que ao regressar da prisão, condenado por crime de furto, o papagaio, cada vez que ele entrava em casa, lhe chamava ladrão.

(De *La Voz del Sur* — Cadiz)

No Salão Internacional de Relojoaria, agora aberto em Paris, está exposto o mais pequeno relógio do mundo: 4 milímetros de diâmetro e 1 grama de peso.

(Do *Sud-Ouest* — Bordeus)

Fundou-se em Melbourne uma associação de protecção aos maridos. A associação já possui 487 membros e, entre outras coisas, ensinam como eles se devem defender das sogras...

(Da revista *Pleamar* — Madrid)

O «Calendário Azteca», segundo o historiador mexicano Raul Noriega, não é, realmente, um calendário, mas uma tábua astronómica empregada para medir os movimentos dos planetas.

(De *Civita Católica* — Roma)

Uma missão arqueológica francesa acaba de descobrir no monte do Alganistão, próximo de Katghan, os restos de um «templo do fogo» de há três mil anos.

(De *El Radical* — La Paz)

Segundo as últimas estatísticas, verificou-se que os canadianos são as pessoas que mais falam pelo telefone. Um estudo feito pela «Bell Telephone Company» indica que em média os canadianos têm, anualmente, 420 conversações por pessoa. Segue-se os E. Unidos com 385.

(De *Loisirs Jeunes* — Paris)

A Associação dos Criados de Mesa da Inglaterra, publicou um boletim no qual observa que, em geral, os pobres dão mais gorjeta que os ricos. A causa é a seguinte: o pobre quer esconder que é pobre, e o rico não quer mostrar que é rico...

(Do *Diário Latino* — Salvador)

Uma companhia de aviação da Europa realizou uma exposição de vestidos de noiva que lhe foram enviados de diferentes países. De Nairobi, África, chegou uma caixa... vasia, empacotada com todo o carinho...

(Do *Monitor* — Bogotá)

Em Bruxelas, Aloise Huygens foi condenado a 9 meses de prisão pelo furto de 2.000 bolas de futebol. Alegou que as distribuía entre os jovens, afim de estimular-lhes o gosto pelo futebol...

(De *Provençal* — Marselha)

Um jornal nacionalista chinês publicou um artigo sobre Chan-Kai-Chek, dizendo que ele nasceu no «ano da cobra preta», no «mês do rato cinzento», no «dia do galo vermelho», na «hora do dragão misterioso». Resumimos: 26 de Dezembro de 1893, às 8 horas da manhã.

(Da revista *Round Table* — Londres)

Em Cde e Cdi:

Empregar-se-ão as bitolas, que correspondem respectivamente aos raios do ramo curvo da linha mãe, mas tendo em vista os calços empregados (ver caso A).

II — *Disfarces*:

1.º — Na linha directa: Se houver disfarce a efectuar, será feito a 2 mm/m para ambos os lados de Cdi e da grade da agulha.

2.º — Na linha desviada: De Cde e Tl para o lado de Rc o disfarce será feito a 3 mm/m e de Cde para a frente até 2 mm/m e tendo em atenção se se segue alinhamento recto ou curvo e os calços existentes na grade da cróssima.

D — Mudança de via inserida em curva de sentido contrário (divergente)

I — *Bitolas*:

Empregar-se-ão as larguras de via de acordo com o que se disse no caso anterior.

II — *Disfarces*:

1.º — Na linha directa: Como no caso anterior.

2.º — Na linha desviada: Como no caso anterior. Todavia se o ramo curvo possuir grande raio ou for um alinhamento recto, o disfarce será decrescente e do mesmo modo a 3 mm/m,

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Doutor Júlio Dantas

A Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra acaba de investir na alta dignidade de Doctor honoris causa o eminente escritor e presidente da Academia das Ciências de Lisboa, sr. Doutor Júlio Dantas. Príncipe das letras contemporâneas e mestre da língua, o Doutor Júlio Dantas é uma das figuras mais completas da nossa literatura, quer o encaremos como poeta, como dramaturgo, como prosador e, até, como jornalista. Pode-se dizer, sem exagero, que Júlio Dantas, no conjunto admirável da sua obra, é uma literatura inteira. Tendo conquistado com o seu talento e o seu próprio esforço, o seu lugar ao Sol, ele soube fazê-lo sem atropelar ninguém. Grande artista de palavra, ninguém ignora, por certo, que o poeta glorioso da *Ceia dos Cardeais* e o prosador extraordinário da *Pátria Portuguesa* e da *Marcha Triunfal* nunca se negou a prestar justiça aos seus camaradas de letras. Ele pode orgulhar-se, justamente, da sua obra, mas também pode orgulhar-se de saber admirar, com encanto, a obra alheia.

Francisco Franco

O escultor Francisco Franco, falecido há semanas, foi um dos grandes mestres da estatuária portuguesa; assim como seu irmão Henrique Franco é um dos maiores renovadores da arte de pintar. A Ilha da Madeira não é apenas uma das mais belas terras do mundo, é também a pátria gloriosa de muitos artistas e homens de letras.

Na história da escultura em Portugal, ao lado de um Machado de Castro, de um Soares dos Reis, pode colocar-se, como um dos seus pares, o insigne madeirense Francisco Franco.

João Reis

Mestre João Reis voltou de novo aos salões da Sociedade Nacional de Belas Artes para oferecer ao público de Lisboa mais algumas telas admiráveis. João Reis, filho e discípulo do grande e inesquecível Carlos Reis, que o Rei D. Carlos, também notável pintor, tanto estimava, encontra-se, como nunca, na plena posse da sua personalidade. A sua pintura, agora, não é apenas para ver, faz-nos também pensar. E porquê? Porque ela nos traz um profundo sentido da vida e da beleza. É examinar os quadros que pintou em Alfama. Alfama, pela primeira vez na pintura portuguesa, ganhou com mestre João Reis uma expressão dramática.



NO QUEIMAR DAS ILUSÕES...
Composição fotográfica de Carlos Manuel Santos e Silva

Antologia

AVE, QUE NO AR FESTEJAS

*Ave, que no ar festejas
Tua libertação
E para o azul adejas...
Só vives de ilusão.*

*Som, que te apartas, fora
Da voz que te deu ser,
Supondo ires-te embora...
Não tardas a morrer.*

*Luz, que longe propagas
Teu poderoso encanto,
Crendo que não te apagas...
Como te enganas tanto!*

*Ide-vos! Na verdade
Não quero ser assim.
A minha liberdade
Vive dentro de mim.*

Cabral do Nascimento

O GRUPO BRITÂNICO...

*...é sinónimo
de alta qualidade e
manutenção económica*

GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

Representantes:

MONTEIRO GOMES, LIMITADA
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^ª, LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S
CONSTRUCTION CO., LTD.**

A VIDA PORTUGUESA

há sessenta anos

A absolvição de Augusto Castilho. Congresso Vitícola Português. A coligação liberal de monárquicos e republicanos. Monumento a Eduardo Coelho. João de Deus e Teófilo Braga. A consagração nacional do autor da «Cartinha Maternal». A 5.ª Exposição do Grémio Artístico e o concurso do rei D. Carlos. Morte de Pinheiro Chagas e de Gervásio Lobato. A celebração do VII centenário de Santo António. A grande actriz Virgínia organiza uma digressão à província. Eduardo Schwalbach vai ao Brasil. D. Carlos visita os chefes de Estado de alguns países. Alexandre Dumas morre em Paris precisamente quando, em Lisboa, se representavam duas peças suas. Chegam boas notícias acerca da guerra contra o Gungunhana.

Reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

E já hábito, ao festejar a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» mais um aniversário, esquecermo-nos do presente e recuar, na existência, nada menos de sessenta anos. Dá gosto remexer nos velhos papéis, ler jornais de outros tempos, recordar factos esquecidos, lidar com sombras do passado. Ao lidar com essas sombras temos, por vezes, a impressão de que muitas pessoas continuam vivas, de que as vemos e ouvimos e de que, nós próprios, estamos a viver e a presenciar acontecimentos pretéritos.

No número especial da «Gazeta» de 16 de Março do ano passado fizemos um resumo do ano de 1894. Agora vamos evocar o ano, não muito remoto, de 1895.

O ano de 1895 iniciou-se sob os bons auspícios do Sol maravilhoso de Portugal—referem as crónicas. Foi um grande dia, esse. Muita gente nas ruas. Os comboios para o Estoril e Cascais e para Belas, Queluz e Sintra transportaram milhares de passageiros e, à noite, os teatros encheram-se por completo. Nada menos, nada mais do que dez casas de

espectáculos estavam abertas ao público: sete teatros, incluindo S. Carlos, e três circos, entre eles, o Coliseu dos Recreios.

No dia 7 de Janeiro faleceu em Lisboa o general de Engenharia João Crisóstomo de Abreu e Sousa, com a idade de 84 anos quase completos, pois havia nascido a 27 de Janeiro de 1811. Foi uma grande figura do seu tempo. Como membro da Junta Consultiva de Obras Públicas, fez um relatório notável sobre a rede de caminhos de ferro a estabelecer no País. Em 1864 é chamado ao Governo, como ministro das Obras Públicas, sendo Presidente do Conselho o duque de Loulé. Em 1879, com o governo de Anselmo Braamcamp, tem a pasta do Ministério da Guerra. E foi ele, quem, após o *ultimatum*, numa hora das mais difíceis, foi encarregado de formar ministério.

Na segunda semana desse mesmo mês de Janeiro dá-se um acontecimento importante, de que a Imprensa muito se ocupou: a absolvição por unanimidade do capitão de fragata, Augusto de Castilho e do tenente Aníbal Olivier, julgados em conselho de guerra, por, no Rio de Janeiro, terem dado asilo aos insurrectos brasileiros, por ocasião das lutas políticas que, no Brasil, estiveram acesas desde 11 de Março de 1893 a 12 de Janeiro de 1895.

Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha era filho do poeta António Feliciano de Castilho e afilhado de Alexandre Herculano. Era grande e notável a sua folha de serviços. Na estação naval de Goa recebeu a patente de guarda-marinha, fez sucessivas viagens, desempenhou-se de comissões importantes, foi governador de Inhambane, por decreto de 27 de Agosto de 1874, tendo sido nomeado, no ano seguinte, para o governo de Lourenço Marques, e em 1879, de volta à pátria, foi eleito deputado às cortes.

O tribunal de guerra e marinha era composto pelo contra-almirante Alemão de Mendonça Cisneiros, capitães de mar e guerra Pedroso Esteves de Freitas e Alvaro Rodrigues e capitães de fragata Roquette e Brito Capelo, sendo juiz auditor o dr. Sarmiento Osório e promotor o capitão de fragata Joaquim Lopes Banhos.

A defesa dos réus esteve entregue aos advogados drs. Eduardo Alves de Sá e Afonso Xavier Lopes Vieira.

Nos primeiros dias de Fevereiro representa-se, no Ginásio, um novo original de Manuel Pinheiro Chagas — *Lição cruel*, em benefício da actriz Beatriz Rente. O público, que enchia a sala, aplaudiu calorosamente o autor e a sua gentil intérprete.

No «D. Maria II» também subiu à cena um original português: — *Velho Tema*, de Marcelino Mesquita.

Belos tempos esses em que os originais portugueses se sucediam nos nossos teatros!

Mas o acontecimento mais sensacional de Fevereiro de 1895 é a reunião do Congresso Vitícola Português. A inauguração solene realizou-se no salão nobre da Biblioteca da Academia Real das Ciências, com grande aparato e com a presença do Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia. O conde de Bretiando, na sua qualidade de presidente do Congresso, pronunciou o primeiro discurso, em que sublinhou a viticultura como uma das principais fontes da riqueza nacional, pedindo, ao terminar, que D. Carlos se dignasse abrir a sessão do Congresso. El-Rei leu então o discurso inaugural e em seguida discursaram o ministro das Obras Públicas em nome do Governo, e por parte da Associação de Agricultura os srs. Henrique Mendia e Ripamonti.

Era de cerca de 1300 o número de congressistas.

Nas discussões do Congresso tomaram parte muito activa os srs. conselheiro Bernardino Machado, Elvino de Brito, Veríssimo de Almeida e Visconde de Chancelieiros, que proferiram discursos notáveis.

O Visconde de Chancelieiros, ao propor um voto de louvor à Associação de Agricultura disse: «A terra é a primeira razão de grandeza de um povo, é o vínculo da nacionalidade; o que faz nutrir o respeito pelo passado, o que alenta a esperança no futuro. Não há força nem crise, por maiores que sejam, que quebre o nosso amor à terra. Dela vivemos e para ela vivemos.»

E sobre política? perguntará o leitor. Sobre política pouco há a dizer. O parlamento continua fechado. Monárquicos e republicanos formam uma coligação liberal. Para combaterem apenas o governo? Essa coligação foi uma das primeiras grandes pedras que os próprios monárquicos atiraram contra o regime tradicional.

Arranquemos mais uma folha do calendário. Temos agora em nossa frente o mês de Março. É um mês fecundo. Falemos dele, pois, com interesse.

Nos teatros da Avenida, da Trindade e Nacional de D. Maria II realizam-se espectáculos, cujos produtos se destinam a engrossar a receita da subscrição aberta pelo «Diário de Notícias», e seguida por outros jornais, para se erguer um monumento à memória de Eduardo Coelho.

No «D. Maria II», os estudantes de Lisboa e de

Coimbra dão um espectáculo em honra de João de Deus, o grande poeta lírico e o pedagogo insigne da *Cartilha Maternal*.

A revista «O Ocidente», no seu número de 8 de Março, presta homenagem a João de Deus, dedicando-lhe a primeira página, com um belo retrato gravado por Caetano Alberto da Silva e um artigo do Dr. Teófilo Braga, a quem se ficou a dever a compilação de todas as poesias do «Campo de Flores». Desse artigo, que é nem mais nem menos o texto do parecer que o historiador da Literatura Portuguesa apresentou à Academia das Ciências fundamentando a admissão do «soberano poeta» naquela douta corporação, reproduzimos as seguintes linhas:

«Há perto de quarenta anos que João de Deus traz encantada a sociedade portuguesa com a graça fascinadora das suas poesias líricas; esse poder passou além das fronteiras, e na Itália, de onde irradiaram as formas definitivas do Lirismo ocidental, proclamaram-no o primeiro poeta amoroso da Europa moderna. É uma glória nacional, a quem se deve a consagração que todas as civilizações espontaneamente prestam aos génios que as fecundaram. Portugal foi sempre tardio no pagamento destas dívidas; porém a mocidade das Escolas superiores orientada pelo novo ideal que se revelou com o Centenário do Camões, adianta-se entusiástica e em sua nobre e significativa iniciativa vem entregar a João de Deus a coroa com que simboliza e presagia a sua imortalidade.»

Toda a Imprensa registou a consagração nacional de João de Deus, no dia 8, aniversário do grande poeta. A Academia das Ciências e o Instituto de Coimbra fizeram-no seu sócio. D. Carlos, acompanhado de João Franco, foi a casa do autor da «Cartilha Maternal» colocar-lhe ao pescoço a grã-cruz de Santiago; algumas câmaras municipais deram-lhe o nome ilustre às suas melhores ruas; o povo de Lisboa associou-se às manifestações dos estudantes. No Teatro de D. Maria II realizou-se um espectáculo e a ele assistiram D. Carlos, os ministros, os grandes valores literários, gente de sociedade. Quando João de Deus entrou no camarote, a assistência pôs-se de pé, saudando-o apoteoticamente. E os estudantes, que sabiam de cor os seus versos, levaram-no até casa, e tendo desatrelado os cavalos da carruagem, puxaram-na por meio de uma corda comprida. Dir-se-ia que a mocidade transportava Apolo no seu carro triunfal. E como os grandes poetas não morrem nunca, principalmente aqueles que souberam exprimir o sentimento de todo um povo, João de Deus continua a ser um dos poetas mais vivos do nosso tempo.

O panorama teatral de Lisboa, nesse mês de Março, foi animado. No Ginásio, a comédia inglesa «A madrinha de Charley», estreada na noite do benefício do actor Vale, consegue um grande êxito. No D. Maria realiza-se com a peça «Velho Tema» a

récita de homenagem a Marcelino Mesquita; em S. Carlos, a cantora Regina Pacini é aplaudida com entusiasmo; no Trindade, a revista «Sal e Pimenta» continua a ter enchentes; no D. Maria, em seguida à peça de Marcelino Mesquita, estreia-se um original de Eduardo Schwalbach — «Santa Umbelina» — que é bem recebido pelo público e pela crítica; na Rua dos Condes, Amélia Vieira faz o seu benefício com a reposição do drama «Tosca»; no D. Amélia canta-se zarzuela espanhola.

Reatam-se as relações diplomáticas entre Portugal e o Brasil. Para Portugal vem o dr. Assis Brasil, e para o Rio de Janeiro é indicado o poeta e escritor Tomás Ribeiro.

Portugal e Brasil sempre se amaram. A vinda a Lisboa do grande maestro Carlos Gomes deu motivo a que a empresa do Teatro de S. Carlos lhe dedicasse uma das suas récitas. Nessa noite, de verdadeira apoteose, a orquestra executou a sinfonia da ópera «Guarany», que teve as honras de ser bisada. Os aplausos com que o público o aclamou envolveram ao mesmo tempo o glorioso compositor e a sua pátria brasileira.

No dia 15, nas salas da Academia Real de Belas Artes, efectua-se a 5.^a exposição do Grémio Artístico. Assistem à inauguração D. Carlos, que é também um dos expositores, as rainhas D. Amélia e D. Maria Pia, o Infante D. Afonso, muitas senhoras, artistas e homens de letras. Eis alguns dos artistas que expuseram ao lado de D. Carlos: José Veloso Salgado, José Malhoa, António Ramalho, Roque Gammeiro, João Vaz, Luciano Freire, Emília Santos Braga, discípula de José Malhoa, Cristino da Silva, Eduardo Burnay, Ribeiro Artur, Adães Bermudes, Alfredo de Moraes e Costa Mota. Venderam-se muitos quadros. D. Carlos foi um dos compradores.

João Verdades, na sua secção «Revista Política», de «O Ocidente», de 25 de Março, escreve:

«Diz-se que a reforma da lei eleitoral, que está na forja, acabará com a representação das minorias e portanto acabará com os acordos. Se assim for, será este o meio de dar vida aos partidos e de voltarmos aos antigos tempos em que os campos se extremavam e havia verdadeira luta. É um sinapismo que talvez produza efeito neste corpo aturdido e podre da política portuguesa.»

Em seguida, o articulista faz-nos esta espantosa revelação:

«Entretanto a desmoralização vai lavrando e aproveitando todos os meios, mesmo os mais ignóbeis, para desacreditar o País, exportando para as folhas estrangeiras críticas apaixonadas e pouco de molde a levantarem os créditos da nação. É assim que *Le Matin*, em um dos seus últimos números, pública, na revista financeira, uma violenta diatribe contra as finanças portuguesas, transparecendo no que ali se diz o que se passou nas últimas assembleias do Banco de Portugal sobre o contrato deste estabele-

cimento com o governo, a que nos referimos em a nossa última revista. O que se diz na tal revista financeira foi evidentemente enviado de Lisboa, o que é triste reconhecer, tanto mais pondo em jogo o primeiro estabelecimento de crédito do País.»

E João Verdades, comenta de seguida:

«As praxes da boa política vão estando cada vez mais desprezadas no nosso País, e como se não fosse bastante desacreditarmo-nos de portas a dentro, vamos exportando para o estrangeiro, em vez dos nossos vinhos e azeites, as nossas misérias caseiras, com uma insensatez criminosa que redundará em prejuízo de todos.»

O mês de Março fecha com o Congresso da Tuberculose, em Coimbra. A sessão inaugural realizou-se na sala dos Capelos da Universidade.

Voltemos mais uma folha. O dia 8 de Abril é de luto para as letras portuguesas. Nesse dia, poucas semanas após uma crise cardíaca, faleceu o escritor Manuel Pinheiro Chagas. Foi um dos oradores mais eloquentes do seu tempo. Morreu relativamente novo, pois contava apenas 53 anos de idade. Foi jornalista, homem de teatro, escreveu romances, foi deputado, foi ministro da Marinha, par-do reino vitalício por carta régia de 1892, secretário geral da Academia Real das Ciências desde o falecimento de Latino Coelho, lente de literatura clássica no Curso Superior de Letras, presidente da Associação dos Homens de Letras e Jornalistas de Lisboa, etc. De toda a sua vasta obra só uma, apenas, resistiu ao implacável desgaste do tempo, a peça em cinco actos *A Morgadinha de Val-Flor*.

António Feliciano de Castilho apadrinhou o *Poema da Mocidade* de Pinheiro Chagas e na carta, que lhe serve de prefácio, exagerou de tal modo os méritos desse *Poema*, que Antero de Quental veio logo à estacada com o folheto *Bom senso e bom gosto*. Nesse folheto António Feliciano de Castilho é tratado e julgado severamente.

O funeral de Pinheiro Chagas foi imensamente concorrido, tendo saído o préstito da sua residência, na rua de Salitre n.º 176, 2.º andar, pelas 17 horas. No coche fúnebre, via-se, entre outras, uma grande coroa de violetas e glicínias com a seguinte dedicatória: «O Governo a Manuel Pinheiro Chagas.» D. Carlos fez-se representar pelo conde de Ficalho e D. Amélia pelo seu veador António de Vasconcelos e D. Maria Pia pelo visconde de Asseca. O centro Regenerador e a Imprensa também se fizeram representar. Junto do túmulo, na rua 14 do cemitério dos Prazeres, o ministro dos Estrangeiros, Carlos Valbom, discursou em nome do Governo.

Lisboa recebe nesse mês de Abril a visita de uma ilustre escritora e jornalista francesa Madame Juliette Adan, directora da *Nouvelle Revue*. A melhor sociedade de Lisboa recebeu-a com todas as honras. Escritores e jornalistas prestaram-lhe homenagens. A Sociedade de Geografia ofereceu-lhe um

lanche, pretexto para lhe serem apresentados alguns homens de letras.

O conde e a condessa de Valenças deram um baile em sua honra, no seu Palácio da rua do Pau da Bandeira. A condessa de Penalva d'Alva ofereceu-lhe um almoço na sua casa de Sintra, em que foram convivas o conselheiro Ferreira do Amaral, Luciano Cordeiro e Magalhães Lima, director de «O Século». Os condes de Burnay ofereceram-lhe um banquete, seguido de recepção. Madame Adam visitou a ilustre Duquesa de Palmela; foi apresentada no Paço das Necessidades, tendo conversado demoradamente com D. Carlos e D. Amélia; admirou a Exposição do Grémio Artístico e foi propositadamente às Caldas da Rainha admirar os trabalhos artísticos da Fábrica de Faianças do grande Rafael Bordalo Pinheiro. Acompanhada por Magalhães Lima, a escritora visitou Alcobaça, Leiria, Coimbra e Porto.

Visitou também o nosso País, nesse mesmo mês de Abril, o sr. José Carlos Rodrigues, director do «Jornal do Comércio», do Rio de Janeiro. Joaquim Cerqueira, seu amigo e admirador, ofereceu-lhe um banquete no Hotel Bragança, a que estiveram presentes, entre outras pessoas, o Dr. Sousa Martins, Ramalho Ortigão e Mariano de Carvalho.

A 21, presta-se homenagem à memória do coronel de engenharia e lente da Escola do Exército, José Elias Garcia, falecido três anos antes. Nesse dia, realizou-se a trasladação dos restos mortais do jazigo da Câmara para o novo monumento, construído por por iniciativa e subscrição de amigos e admiradores. A Câmara Municipal cedeu gratuitamente o terreno. Foi, além de professor, deputado, vereador e grão-mestre da Maçonaria Portuguesa. Gervásio Lobato, que era monárquico, e portanto, neste caso, insuspeito, ao registar numa crónica, esta homenagem, afirmou que José Elias Garcia, «esse grande homem», morreu pobre. Manuel Pinheiro Chagas não deixou também uma grande fortuna, apesar de uma vida inteira de trabalho.

À cerimónia da trasladação assistiram numerosas entidades, três vereadores da Câmara Municipal, tendo Brito Aranha discursado em nome da Imprensa.

Entremos no mês de Maio. A «aficion» portuguesa conta com mais uma praça de toiros: a de Algés. A corrida inaugural foi feita com 12 toiros do ganadero Vitorino Fróis, e teve a animá-la quatro cavaleiros: Fernando de Oliveira, Manuel Casimiro, Tinoco e José Bento.

Gervásio Lobato, o humorista do «Lisboa em camisa», o comediógrafo do «O Comissário de Polícia», o autor, com D. João da Câmara e a colaboração musical de Círiaco Cardoso, das célebres operetas, que tiveram um êxito excepcional: «O Burro do sr. Alcaide» e «O Solar dos Barrigas», morre a 26 desse mês. Contava apenas 45 anos de idade. Hoje, um homem com 45 anos considera-se um ra-

paz. Começou a escrever, era ainda estudante do Liceu. Diplomado com o Curso Superior de Letras, Gervásio Jorge Gonçalves Lobato—era este o seu nome completo—morreu no posto de segundo official da secretaria do Reino. Tinha—e orgulhava-se, justamente, do facto,—o colar de official de Sant'Iago, que o Rei D. Carlos lhe lançara ao pescoço, num espectáculo de caridade, realizado no Teatro de S. Carlos, para qual o escritor escreveu a peça «Festim de Baltasar», representada por um grupo notável de artistas.

O acontecimento dominante de Junho, em Lisboa, é a celebração do VII centenário de Santo António. Figura da Igreja, é também um dos motivos mais belos das tradições nacionais. Os anos passam, e o Santo, com os seus milagres, continua cada vez mais vivo no coração do povo. É para Ele que apellam as raparigas casadoiras. O Santo comove-se com as súplicas dessas raparigas e dá-lhes o marido desejado.

As festas do sétimo centenário do mais popular de todos os santos portugueses decorreram com entusiasmo e brilho. Houve um cortejo fluvial, indo a imagem de Santo António no bergantim real; realizou-se um cortejo alegórico, no qual tomaram parte muitos carros e personagens simbólicos. A Imprensa também teve o seu carro, vendo-se ao centro um prelo primitivo e, à frente, um anjo que coroava Guttemberg. Eram também vistosos os carros da Agricultura, da Pesca, da Indústria e da Ciência. E houve também um arraial no Terreiro do Paço.

Dois dos factos mais salientes das comemorações antoninas foram o Congresso Católico, presidido pelo Cardeal Patriarca de Lisboa, D. José III, e uma exposição de arte sacra, no Museu das Janelas Verdes.

Estamos agora em Julho. A grande actriz Virgínia organizou uma companhia para percorrer algumas das principais cidades do País: Porto, Viana do Castelo, Braga, Viseu, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Figueira e Santarém. Foi bem acompanhada: Carolina Falco, Emília Lopes, Delfina e Laura Cruz, todos quatro do D. Maria II; Ferreira da Silva, Soler, Gil, Augusto Antunes, Joaquim Costa, Maia e outros.

Como director de cena ia Augusto de Melo, que era um dos actores mais cultos do seu tempo.

Eduardo Schwalbach—o grande comediógrafo e o grande jornalista, que, mais tarde, havia de dirigir o «Diário de Notícias», vai de visita ao Brasil. D. João da Câmara anuncia a visita do autor da «Bisbilhoteira» nestes termos:

«A sua doida alegria nunca desmentida, nem sequer nos casos mais embaraçosos da vida, há-de agora estrondear nas terras do Brasil como girândola de foguetes, em mil anedotas de bordo, ditos fuzilantes, observações picarescas, discursos inflamados, entusiasmos de artista. A sua actividade

dirigida por um talento fora do vulgar tem ali vasto campo onde exercer-se. Foi à conquista e leva, como melhor arma para tudo vencer, a simpatia cativante, que a todos inspira a sua alma transparente. Feliz tem de sê-lo, porque nada lhe falta para conseguilo, e daqui a três ou quatro meses tornaremos a vê-lo por aí, sempre a tratar de negócios urgentes e — «acompanha-me um instante por aqui abaixo, que eu não posso demorar-me—sempre com muito que fazer, tudo a atravessar-se-lhe nos negócios, resolver umas coisas no Conservatório, escrever a correspondência, acabar uma peça, falar com o João Franco, saber de um doente, assistir ao ensaio, acompanhar um enterro, ir à biblioteca e comprar umas botas. Activo como poucos, chegando-lhes os dias para tudo. Constante nas empresas em que se mete, consegue quanto quer.»

Agosto foi um mês calmo. Toiradas e romarias. Em Belém, realiza-se a costumada feira. As praias de Pedrouços, Algés, Cruz Quebrada e Paço de Arcos animam-se com gente pacata. Cascais e Espinho chamam a alta sociedade.

A actriz Virgínia regressa da província com a sua companhia. Duas companhias estão no Brasil: a de Afonso Taveira e a de Sousa Bastos.

Nesse mês, porém, há uma nota triste a assinalar: o falecimento de Lucas Evangelista Torres, decano dos tipógrafos portugueses. Estudava para médico, quando o pai lhe morreu. Fundou a «Enciclopédia das Famílias».

Setembro é o mês das vindimas. O panorama português pouco tem a assinalar. Arranquemos, pois, mais uma folha ao calendário.

Outubro oferece um interesse maior. Duas grandes companhias de teatro visitam Portugal: a de Novelli, que representará, entre outras peças, «Os espectros», de Ibsen, e a de Sarah Bernhardt. O Rei D. Carlos visita os chefes de Estado de Espanha, França, Itália, Alemanha e Inglaterra.

Na sua ausência assumiu a regência do Reino a Rainha D. Amélia. O conselheiro Luís Maria Pinto de Soveral, diplomata de carreira, iniciada em Viena de Austria, como adido à legação, e que, desde 1884, se encontrava, na qualidade de ministro, em Londres, depois de ter estado em Berlim, Madrid e Roma, é chamado a Portugal para tomar conta da pasta dos Negócios Estrangeiros. A sua nomeação foi bem aceite, porque sabia-se que Soveral não só era amigo da Inglaterra como gozava em Londres de prestígio e simpatia.

A atmosfera política é pesada. Em Moçambique continua acesa a guerra contra o Gungunhana; na Índia Portuguesa, revoltam-se as tropas marathas, por não quereirem seguir para Moçambique. O Governo nomeia o capitão de fragata Rafael Jácome Lopes de Andrade, governador geral da Índia, em substituição do visconde de Vila Nova de Ourém. Pouco depois, sob o comando do Infante D. Afonso, segue para a Índia uma expedição militar, com o fim de restabelecer ali a ordem.

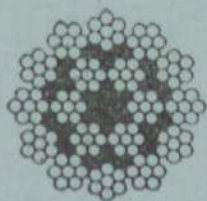
Em Novembro a atmosfera desanuvia-se. No dia 19 chega a Lisboa a boa notícia de que as tropas portuguesas haviam alcançado uma nova vitória na guerra contra o Gungunhana. O potentado Gungunhana era o mais forte da Africa Oriental, em extensão territorial e em número de povos que lhe eram tributários. Vivia nas terras de Gaze e dispunha de mais de duzentas tribos.

A 27 de Novembro chega a notícia do falecimento, em Paris, de Alexandre Dumas. O público português que frequentava os teatros recebeu com tristeza essa notícia. Coincidência curiosa: no dia em que o cadáver do notável dramaturgo descia ao sepulcro, Sarah Bernhardt interpretava, no Teatro de S. Carlos, a *Dama das Camélias*, e Augusto Rosa, no D. Maria II, representava a comédia *O amigo das mulheres*, ao lado de Rosa Damasceno.

Em Novembro há ainda a registar as eleições gerais de deputados, que se realizaram sem barulho. O sr. Ferreira de Almeida, ministro da Marinha, pede a sua demissão, e a sua vaga é preenchida pelo dr. Jacinto Cândido da Silva, que representava no parlamento o distrito de Angra do Heroísmo, de onde era natural.

Dezembro. No Ateneu Comercial do Porto realiza-se uma exposição de Arte. Concorrem ao certamen pintores e escultores. José de Brito apresenta uma tela de grandes proporções intitulada «Mártir do Fanatismo», que naquele mesmo ano de 1895 esteve exposta no *Salon*, de Paris. Os artistas são Júlio Costa, Marques de Oliveira, António José da Costa, José Veloso Salgado, António Ramalho, José de Almeida e Silva, D. Alice Grilo, Acácio Lino, Artur Prat, João Vaz e Teixeira Lopes.

Dezembro fecha, não com uma interrogação ansiosa pelo que será o próximo ano de 1896, mas com uma grande esperança, que é quase, pelo fervor em que repousa e arde, uma grande certeza:— a certeza de as tropas expedicionárias a Moçambique dominarem em breve o régulo Gungunhana.





O transporte de carvões em carris de madeira nos fins do século XVIII

A modernização dos Caminhos de Ferro Britânicos

Por CARLOS DE BRITO LEAL

ATINGE a fabulosa soma de mil e duzentos milhões de libras (£ 1.200.000.000) que, ao câmbio de Esc. 80\$00 cada uma, representam em moeda portuguesa noventa e seis milhões de contos, a importância que o governo inglês se propõe dispende nos próximos quinze anos com a modernização e o reequipamento dos caminhos de ferro da Inglaterra, do País de Gales, da Escócia e da Irlanda britânica.

O projecto foi estudado pela Comissão de Transportes e foi, há pouco tempo, apresentado ao ministro dos Transportes e Aviação Civil, mas só veio a público em 25 de Janeiro último, publicado com grande regozijo em toda a imprensa que, desde há muito, vinha mantendo uma violenta campanha contra os caminhos de ferro, atacando o seu sistema imperfeito de administração, queixando-se de que a maior parte do material era de modelo antigo e lamentando o mau serviço fornecido ao público, não obstante todos os estrangeiros que visitam a Inglaterra poderem facilmente verificar e serem concor-

des em que os caminhos de ferro ingleses são dos melhores, mais cómodos e mais rápidos da Europa.

O Plano requer um praso de realização de quinze anos e apresenta como principais melhorias: a substituição de todas as locomotivas a vapor por locomotivas diesel e por tracção eléctrica, o emprego exclusivo de vagões para carga dotados de freios contínuos e um serviço acelerado de comboios expressos em todas as principais linhas com uma média horária de 100 milhas à hora, ou sejam 160 quilómetros.

Todos os números e cálculos tomados em princípio para a elaboração deste Plano, fundam-se nos dados estatísticos relativos ao Outono de 1954, e tomando estas grandezas como base, a Comissão expõe as modificações mais necessárias, como sendo resumidamente as seguintes, mencionando também as somas calculadas para a sua execução:

a) As vias e o sistema de sinalização deverão ser aperfeiçoados e aumentados de maneira a tornar possível maiores velocidades nas linhas principais

com margem a uma eficiência melhor por parte do pessoal; essa sinalização deverá ser feita com luzes coloridas, com um controlo automático dos comboios, um maior número de cabines de comando com equipamento eléctrico de forma a centralizar a vigilância, sempre que tais instalações sejam aconselháveis; o Plano adopta o uso dos mais modernos aparelhos de telecomunicação, para que todo o serviço ferroviário passe a ser feito por esse sistema. Está calculado o dispêndio de duzentos milhões de libras (£ 200.000.000) para montagem acima descrita.

b) Toda a tracção a vapor deverá ser substituída por tracção eléctrica ou por tracção diesel, tão urgentemente quanto possível nos troços e nas linhas onde a sua exploração demonstre essa necessidade. Isto motivará a electrificação em muitos quilómetros de via, e o uso de vários milhares de locomotivas diesel e eléctricas. Calcula-se que a despesa a incorrer com esta transformação será de trezentos e quarenta e cinco milhões de libras (£ 345.000.000).

c) A maior parte do material móvel destinado a passageiros e que hoje é usado nos comboios rebocados por locomotivas a vapor, deve ser substituído, em grande número, por comboios diesel apropriados, ou por comboios eléctricos construídos especialmente para estes sistemas de tracção. O restante material móvel poderá continuar a ser usado indiscriminadamente por locomotivas a vapor, diesel ou eléctricas, até que a substituição se torne aconselhável por outro material mais moderno; as principais estações de passageiros e depósitos de mercadorias serão modificadas. O cálculo da quantia necessária a estas modificações é de duzentos e oitenta e cinco milhões de libras (£ 285.000.000).

O material para o transporte de carga e mercadorias terá que ser completamente remodelado ou substituído, e todos os vagões serão dotados de freios contínuos e entrarão a uso vagões de maiores dimensões, particularmente destinados ao transporte de mineral. Todos os sistemas e aparelhos de carga e descarga terão consequentemente que ser modernizados. Isto envolve uma despesa calculada em trezentos e sessenta e cinco milhões de libras (£ 365.000.000).

O Plano atende ainda a outras várias despesas: tais como a beneficiações de cais marítimos, alojamento de pessoal, mecanização do serviço de escritórios, etc., e pelo menos dez milhões de libras destinadas para trabalhos de investigação relativa ao estado do material, pelos processos científicos mais modernos, perfazendo um total de trinta e cinco milhões de libras, (£ 35.000.000).

Junto ao plano vem um relatório da Comissão de Transportes com interessantes considerações acerca dos serviços ferroviários, do qual extraímos o seguinte:

«A Comissão está convencida de que um sistema de caminhos de ferro eficiente e modernizado, cons-

titui um factor essencial e indispensável à economia de qualquer país. Este plano permitirá fazer com que o tráfego de carga e passageiros, que hoje prefere outros meios de transporte, seja pois atraído para o caminho de ferro por este lhe oferecer mais rapidez, garantia e eficiência, resultando assim um benefício económico geral, com a vantagem dos serviços ferroviários se tornarem independentes, passando a existir pelos seus próprios meios.

E a Comissão acrescenta:

«Os caminhos de ferro ingleses não estão hoje trabalhando com uma completa eficiência, principalmente devido à sua passada incapacidade em atrair capital suficiente às suas necessidades de material fixo e móvel bastante moderno para garantir uma exploração lucrativa. Este Plano procura resolver esses problemas indo não só ao encontro dessas actuais necessidades, como também preparando aquelas inerentes a um futuro próspero. Uma modernização e um reequipamento na mais ampla acepção da palavra, com material dos últimos modelos, e capaz de garantir transportes cómodos e velozes, com toda a segurança em alta escala, são os meios de que deita mão para obter os fins em vista.

«Oferecendo um serviço rápido, limpo, regular, pontual e frequente, tanto nas grandes áreas interurbanas, como nas áreas citadinas ou nas linhas de longo curso, a afluência de passageiros tornará possível um transporte económico e a viação pelas estradas passará para um segundo plano.

«A Comissão propõe por isso, que a partir de 1956, não sejam construídas mais locomotivas a vapor, tanto para expressos de passageiros como para serviços suburbanos, e que a construção daquelas que ainda não estão prontas seja apressada. A locomotiva a vapor serviu os caminhos de ferro bem; apresenta as vantagens de ser de baixo custo, simplicidade, robustez e longa vida. Mas chegou a hora de a substituir, porque todos os factores em curso indicam que o fim do vapor como energia mecânica está próximo, com a agravante de ser cada vez maior o custo e a falta de carvão apropriado para locomotivas; bem como a insistente campanha acerca dos efeitos prejudiciais à saúde, causados pelo fumo do carvão.

«Há também a vantagem de uma maior economia devido a uma atmosfera mais limpa nas estações e edifícios próximos, que assim não necessitarão de custosas e frequentes limpezas, acrescentando ainda o facto da velocidade dos comboios passar a ser maior.

«É pois à tracção diesel e à tracção eléctrica que o Plano vai buscar as melhorias necessárias.

«A Comissão considera que a tracção eléctrica é o sistema ideal, porque reúne a segurança, a velocidade e o asseio. Onde o tráfego é considerável, verifica-se sempre uma economia de exploração. O custo directo do movimento é desta forma bastante reduzido em comparação com o movimento a

vapor. Ainda mesmo quando, devido ao capital empregado na montagem do material fixo e móvel, se torna imprescindível uma densidade mínima de tráfego antes que a electrificação comece a dar uma verba que possa ser favoravelmente comparada ao custo da exploração a vapor, ela é sempre preferida porque à maneira que a densidade do tráfego aumenta, essa comparação passa gradualmente a ser cada vez mais lucrativa para a exploração eléctrica.

«A única desvantagem da electrificação é que frequentemente requer importantes trabalhos nas linhas e estruturas, no sistema de sinalização e de telecomunicações.

«O sistema diesel oferece muitas das vantagens da electrificação, em limpeza, aceleração e é também um tipo uniforme de trabalho. A mudança da tracção a vapor para a tracção diesel poderá fazer-se sem quaisquer outras despesas, devendo-se também ter em vista que em linhas de grande tráfego, o potencial económico é menor com locomotivas diesel do que nas linhas electrificadas. O custo actual de uma locomotiva diesel é de cerca de duas vezes e meia ou três vezes o custo de uma locomotiva a vapor de potência igual.

«Os caminhos de ferro ingleses possuem presentemente 19.000 locomotivas a vapor, das quais um importante número é dos tipos mais modernos. Não se deve esquecer que uma dessas locomotivas oferece em média 40 anos de bom serviço e, consequentemente, o problema da sua substituição terá que ser estudado com minúcia, fazendo-se uma cuidadosa selecção dos tipos condenados a desaparecer de acordo com o programa, tendo em vista que esses tipos deverão ser os menos eficientes, e

de classe menor, cuja reparação se tornaria contraproducente.

«Os caminhos de ferro ingleses possuem também actualmente cerca de 42.000 vagões para passageiros e cerca de 1.1000.000 vagões para carga, cuja substituição e adaptação será estudada em função dos veículos de tipo mais moderno e das velhas carruagens de há mais tempo.

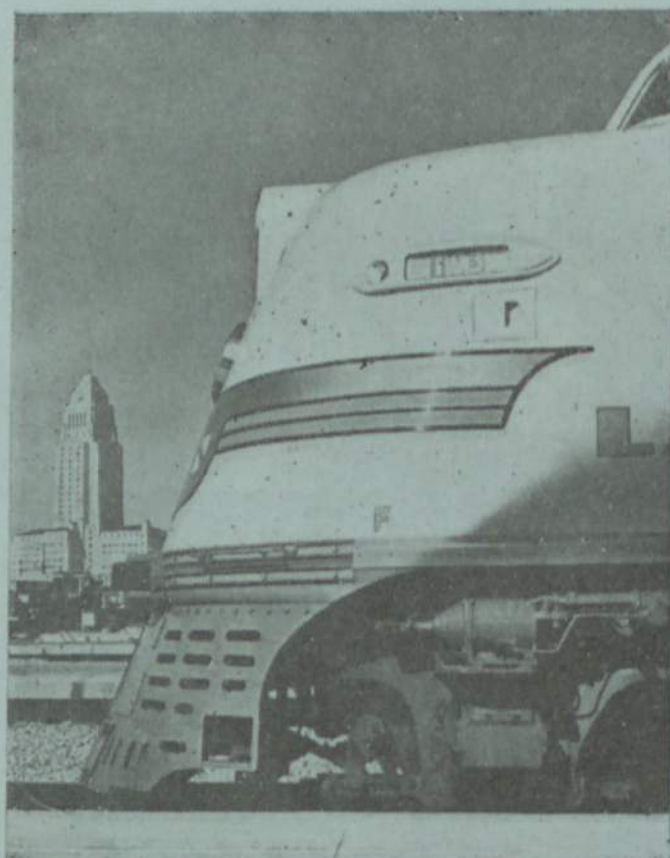
«Com o estabelecimento da tracção diesel e a electrificação das linhas, terão as estações e as suas aproximações também que ser modificadas e os seus edifícios beneficiados ou aumentados segundo as necessidades do tráfego.

E o relatório da Comissão de Transportes Britânicos conclui:

«O plano atinge a elevada soma de mil e duzentos milhões de libras para a sua execução no prazo de quinze anos. Se tivermos presente a ideia de que quase metade desta importância se torna necessária em qualquer dos casos, para manter normalmente durante esse período de tempo o serviço de caminhos de ferro tal qual ele hoje está, essa importância fica pois reduzida a pouco mais de metade, com todas as vantagens de oferecer uma grande melhoria ao país e a toda a sua população.

«Mas a Comissão está convencida de que ninguém deseja que os serviços de caminhos de ferro britânicos continuem como até aqui e o único caminho a seguir a bem de todos é pois modernizá-los e reequipá-los».

Assim termina o relatório da Comissão de Transportes Britânicos, documento que, sem dúvida, constitui um importante padrão na história do progresso dos caminhos de ferro de todo o mundo.



Locomotiva inglesa recentemente construída para os Caminhos de Ferro da Palestina

O REI D. CARLOS

E A PONTE DA AJUDA

na estrada de Elvas a Olivença

Por AMADEU RODRIGUES PIRES

A velha Ponte da Ajuda, ou de Olivença, como também a denominam, foi edificada sob a égide do primeiro rei D. Manuel, para maior união espiritual e económica dos povos de ambas as margens, cujo território nacional se estendia trinta quilómetros para leste do Guadiana, e, também, porque a freguesia da Ajuda alongando-se à margem esquerda, abrangia as herdades ribeirinhas desta banda, cujo tráfego de cereais e azeite — que durante as invernias se fazia na barca ou na barquinha — era mais facilitado no Verão. Os próprios carros vadeavam o rio ao sul de Juromenha, onde o permitia a pouca corrente dessa estação, do que resultavam fre-

quentes desastres pelas cheias inesperadas, que afundavam a barca, ou porque a água, galgando as passadeiras, tudo arrastava, na sua fúria satânica-mente destruidora. E assim, o *Rei Venturoso* mandou que se realizasse a traça para uma ponte grandiosa, que unindo as duas margens do Guadiana, obstasse a tão graves inconvenientes para as suas laboriosas populações. Foi escolhido o sítio da Ajuda. O leito do rio, neste local, oferecia vantagens excepcionais, com os seus rochedos insubmergíveis, que seriam os sólidos alicerces para assentamento da arcaria que se planeava.

Para superintendente desta grandiosa construção,

foi nomeado o fidalgo oliventino Rui Lobo, que impôs como condição primária que esta obra de arte se chamasse Ponte de Olivença e que os moradores da vila homónima nada pagassem para a sua construção. Concordou El-Rei, e as obras seguiram o seu curso normal; mas, tendo falecido Rui Lobo antes da sua conclusão, ascendeu ao mesmo cargo António Sequeira, que mais tarde foi nomeado também al-

caide-mor da torre monumental, que se erguia no centro da referida ponte — obra grandiosa que ostentava três pavimentos guardados de janelas e instalações para a alcaidaria e respectiva guarnição, constituída pelos oliventinos que abnegadamente a defendiam das sur-



A Ponte da Ajuda, na estrada de Elvas a Olivença. Arcaria da margem de Elvas

tidas inimigas. Pelos seus altos feitos, dedicou-lhes um historiador estas palavras de consagração à memória veneranda:

«Os habitantes de Olivença, já nas muralhas, já sobre a ponte da sua vila, mostraram sempre que eram leais e bravíssimos portugueses.»

Bastas vezes a ponte e a sua formosa torre manuelina foram sacrificadas impiedosamente pelas cheias destruidoras e, principalmente, pelas guerras que deflagraram nesta região, e de que a vila de Olivença era o heróico baluarte. Em 1597, o Guadiana, impetuoso, galgando os açudes e penedias que se levantavam no seu curso, arrastou alguns dos

seus arcos principais, resistindo, porém, como gigantes invencíveis, os seus pegões poderosos, que ficaram a atestar o valor da primitiva construção.

Iniciada a sua reparação pelo architecto Pero Fernandes de Torres, na vigência de Filipe II, os trabalhos arrastaram-se com extraordinária morosidade, e só ao redor de 1610 ficaram concluídos. Mas em 1641, no início das campanhas da Restauração, novo reparo lhe fez o general D. João da Costa, para maior eficiência militar das suas fortalezas, nas quais também colaborou, três anos depois, o valoroso conde de Alegrete, mandando reforçar todas as suas defesas, conforme aconselhavam as emergências da guerra que se prolongava.

Em 1657, um exército espanhol, investindo outra vez contra a praça de Olivença, e para obstar a que os nossos reforços, vindos de Elvas e Juromenha, passassem aquela margem, destruiu os arcos centrais da ponte e também a sua torre monumental, ficando o trânsito interrompido cerca de onze anos, pois só em 1668 se realizou a nova reconstrução, após a assinatura do tratado de paz. Não era, porém, este, ainda, o seu ultraje derradeiro, pois que em 1709, durante a Guerra da Sucessão de Espanha e quando as nossas tropas combatiam pela causa do arquiduque Carlos, novo ataque lhes desferiram os espanhóis partidários de Filipe V, com a sua consequente inutilização. Estávamos no reinado de D. João V, e foi o rei *Magnânimo* que a mandou reerguer, dotando-a de valorosa eficiência militar, e também com grandiosa architectura, própria do seu famoso esplendor, que ficou perdurando como obra de arte, das mais sumptuosas dessa época, «*Sendo considerada uma das mais formosas da Península.*»

Finalmente, em 1801, o nosso Príncipe-Regente, convidado para ingressar na coligação franco-espanhola, e, portanto, para declarar guerra à nossa aliada Inglaterra, recusou nobremente, sendo o nosso Alentejo invadido pelos exércitos castelhanos do comando de Godoy, apoderando-se a Espanha de Olivença. Novo desacato sofreu a inditosa Ponte da Ajuda, na investida do inimigo que precedeu a usurpação daquela praça de guerra portuguesa, de cujo agravo, aliás reparado em devido tempo por um tratado assinado pela própria Espanha, ainda hoje aguardamos cumprimento e justiça.

A histórica Ponte da Ajuda, com os seus 453 metros de extensão e 5 de largura, eleva-se 20 metros acima do leito do rio; e a faixa de rodagem assentava sobre 19 arcos de sólida alvenaria. Este último ultraje destruiu-lhe sete dos seus arcos centrais, que ainda hoje estão por terra, ao redor de 150 metros do troço intermédio, subsistindo, porém, na margem oliventina, quatro arcaduras, do lado de Elvas; outro troço existe, com mais oito arcos, sobre os quais ainda perdura uma altaneira guarita,—único fragmento da sua famosa torre, com a respectiva escadaria la-

jeada, elevando-se trinta metros acima das águas do rio, numa alegórica manifestação do seu poderio de outrora, e tendo por sentinelas de honra altívolas cegonhas, que ali construíram seus ninhos, talvez para exaltação de glórias passadas, talvez para saudarem os viandantes no dia em que o bem senso dos homens e a justiça de Deus lhes permita percorrerem o meio quilómetro de arcaria que liga essas margens portuguesas sobre o donairoso Guadiana.

Ao pisarmos o território oliventino, abre-se, no seguimento da ponte, uma longa estrada, a perder de vista, e ao nosso lado esquerdo estendem-se as primeiras vinhas e olivais: é a Malpica de Portugal. E a estrada, correndo sempre, numa recta perfeitíssima, com pouco mais de duas léguas, atravessa, como passadeira branqueada, os velhos montes e herdades portuguesas da Encomendinha, Joana Castanha, Pocinho, Capelinha, Monte Novo e Sanchaladra,—esta já encostada às muralhas da gloriosa Olivença; e passando junto ao baluarte de Corna, que os impróprios detentores já mutilaram com desrespeitosa indiferença, vai terminar uns cem metros mais além, à esquina do Bairro de Santa Engrácia que dá acesso à Porta Nova. Saudosa estrada portuguesa, que os oliventinos têm conservado carinhosamente!

Por ela rolaram durante longos séculos os nossos carros alentejanos, transportando a sacaria de trigo e os odres de azeite em que as suas terras, ubérrimas, se desentranhavam; por ali também os *ranchos de raparigas* do termo de Olivença, passaram alegremente, nos dias da Feira de S. Mateus, entoando as suas cantigas regionais até às portas da cidade irmã,—Elvas das mesmas gentes—para rodopiarem ao som dos pandeiros e harmónios, nos típicos arraiais do Senhor Jesus da Piedade, neste S. Mateus das primeiras águas, sob o estralejar dos foguetes e o desgarre folclórico dos seus cantares alentejanos, que ecoavam pelos olivais pejados de azeitonas e restolhais infinitos, qual música divina que se elevasse aos céus, para anunciar que o líquido de ouro prestes correria nos lagares; que as ceifas e as debulhas já chegavam ao seu termo; e com o pão bendito arrecadado nas tulhas e celeiros, depunham aos pés do Criador estes cantares peregrinos de votiva tradição:

O Senhor da Piedade

Está no meio dos olivais;

Está guardando a azeitona,

Não a comam os pardais.

E exaltando o passado dos três aguerridos baluartes da nossa Independência e o ráxico amor que perdura nos seus lares alentejanos, ouviamos enternecidamente:



Troço central da Ponte da Ajuda,
cuja arcaria foi destruída pelos
invasores de 1801

*Viva Campo Maior e Elvas,
Viva a vila de Olivença.
Viva também o meu amor
Que tem tão bela presença.*

No entanto, a despeito da irregular situação política do termo de Olivença, algumas tentativas se realizaram para a restauração da Ponte da Ajuda, mas sempre prejudicadas pelo obstrucionismo desta velha questão internacional, visto que Portugal não pode negociar com uma nação estrangeira esta obra de arte sobre o Guadiana, cujos territórios lhe são comuns em ambas as margens.

Em 1879, a Câmara Municipal de Elvas trabalhou afincadamente para a sua reconstrução; e aproveitando o encontro de ambos os monarcas peninsulares na estação dos caminhos de ferro desta cidade, chegou-se a sugerir a entrega da obra a uma entidade particular, que receberia o direito de portagem, continuando pendente a velha questão internacional. Em 1882, o Governo espanhol mandou examinar a

Ponte da Ajuda, e a Câmara Municipal de Olivença oficiou nessa mesma data, à sua colega de Elvas, participando-lhe esta ocorrência e pedindo para recomendar o caso ao nosso Governo. Mas... pelas dificuldades de sempre, o assunto não teve viabilidade.

Finalmente, em 1903, por ocasião da visita de Afonso XIII a El-Rei D. Carlos, em Vila Viçosa, compareceu na via ducal uma comissão de ilustres oliventinos, constituída pelos senhores Luís Gomes, Francisco Marçal, dr. Teófilo Barralho e Marcial Neiva, e, também, pelos representantes da Câmara de Elvas, senhores Augusto Barroso, Silva Picão, José Pestana de Sequeira, António Martins Farinha, Ferreira e Silva e José Joaquim Ferreira, os quais, em representação das Câmaras, vinham pedir a restauração da Ponte da Ajuda, na estrada de Elvas a Olivença. Mas o nosso Rei D. Carlos, como patriota e grande português, que era, exprimindo-se no idioma espanhol—decerto para que não restassem dúvidas a Afonso XIII sobre as suas claras afirmações—

Ponte da Ajuda. — Arcaria
da margem de Olivença



teria declarado que não podia negociar esta obra com a interferência de um soberano estrangeiro, estranho, portanto, a estes territórios que só a Portugal pertenciam. E, assim, no ano seguinte, em 1904, o nosso Ministério das Obras Públicas — certamente por determinação de El-Rei, oficiava à Direcção desses serviços, no distrito de Portalegre, para elaborar um projecto de reconstrução da Ponte da Ajuda e respectivo orçamento.

Portanto, o grande Rei D. Carlos I, consubstanciando nas suas altas funções de Chefe da Nação a dignidade da soberania portuguesa, acolhia no seu coração a súplica patriótica da Câmara de Elvas e Olivença; e respondendo à afronta estrangeira com um digno rasgo de desafronta, ordenava ao seu Ministro das Obras Públicas, *sem a interferência de outra Nação*, que se procedesse aos estudos concernentes ao bom êxito da sua louvável intenção e em prol de uma obra a que se ligavam os inte-

resses económicos de Portugal, em ambas as margens do Guadiana, e até a própria honra das Nações.

Mas a desventura que, no dizer do Duque de Palmela, sempre acompanhou a questão de Olivença, pairava agora sobre a cabeça do *Rei Sacrificado*, como algures o cognominou um historiador de feliz inspiração; e os horizontes da política portuguesa, esfumando-se em efémeras convulsões de partidos, geravam a tragédia e a dor que após quatro anos iria enlutar a Pátria Portuguesa, fazendo cair traiçoeiramente esse Chefe do Estado português, de prestígio internacional. A mão da fatalidade abarcava uma vez mais a questão da inditosa Olivença, não deixando que a acção do mais prestigioso monarca dos nossos dias — D. Carlos I — se exercesse, fomentando a harmonia de ambas as Pátrias peninsulares pela restauração da Ponte da Ajuda e pela recuperação do termo de Olivença.



O EMPREGO DE AR COMPRIMIDO PARA AS
MAIS VARIADAS APLICAÇÕES ESTÁ HÁ MUI-
TOS ANOS RESOLVIDO E CONSTANTEMENTE
RENOVADO, SEGUNDO OS PRECEITOS DA
TÉCNICA MODERNA, PELA FÁBRICA SUECA

Atlas Diesel

REPRESENTADA POR

JAYME DA COSTA, L.^{DA}

LISBOA — PORTO

R. CORREIROS 14 — P. DA BATALHA 12

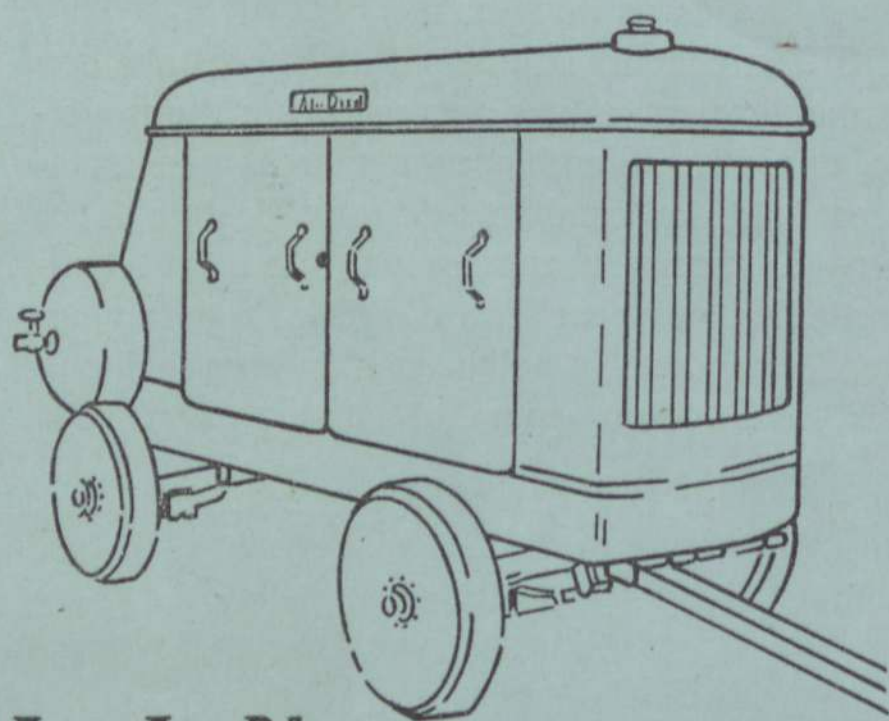
EM ARMAZEM

COMPRESSORES DE AR

MARTELOS — MÁQUINAS E FERRAMENTAS PNEUMÁTICAS

GRANDE DEPÓSITO DE PEÇAS DE RESERVA

BARRANAS SANDVIK-COROMANT



FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS EMPRESAS MINEIRAS E
EMPREITEIROS DAS BARRAGENS HIDRO-ELÉCTRICAS



PHŒNIX

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: 2 6 9 2 2

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

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo do Barão de Quintela, 3 — LISBOA



PORCELANAS — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas



D E P Ó S I T O S :

LISBOA

Largo do Chiado, 18

PORTO

Rua Cândido dos Reis, 18

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

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



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

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776

Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — 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

TELEFONE 610141

— LISBOA —

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. 24608

LISBOA:

H. Araújo, Limitada

Rua de S. Mamede (ao Caldas), 26, 1.º — Telef. 24077

MÁQUINAS E APARELHOS EM AÇO INOXIDÁVEL para Indústria Química e Tinturaria

INSTALAÇÕES completas para a extracção
de óleos e farinhas de peixe

MÁQUINAS para as Indústrias de Moagem,
Panificação e Massas

MÁQUINAS para a Indústria de Mármore

**FILTROS PARA CORRECÇÃO DE
ÁGUAS PARA FINS INDUSTRIAIS**

ALFREDO ALVES & C.^A (FILHOS)

Engenheiros-Construtores: C. G. ALVES (Dec. n.º 32 204

E

FÁBRICAS VULCANO E COLARES

(ENCORPORADA EM 1945)

Rua da Academia das Ciências, 5 — Lisboa — Tel. 3 17 10 - 3 17 19 - P. A. B. X. — Teleg.: FREDALVES

AGÊNCIA no Porto: Praça de D. João I, n.º 25, 1.º — Tel. 2 47 71

ESPAÑA - S. A.

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEFONE 2 50 53

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º

TELEFONE 2 53 03

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

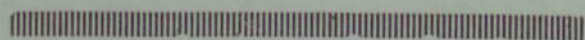
A apólice de «ESPAÑA - S. A.» COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS estipula e garante:

- a) — A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte duma forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.
- b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais do Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

NA INVALIDEZ DO SEGURADO:

- 1.º — A dispensa completa do pagamento de prémios.
- 2.º — O pagamento duma renda anual de 12 % sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.
- 3.º — Morte por acidente: o pagamento do dobro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.



Peca prospecto elucidativo aos Escritórios da Companhia



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

C O M P A N H I A INDUSTRIAL PORTUGUESA

Sede em Lisboa:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

LISBOA

Telef. { 24756
26105

Teleg. SANIRIA

Fábricas de:

ADUBOS E PRODUTOS QUÍMICOS
na Póvoa de Santa Iria

GESSOS DE PRESA «CAXINAS»
em Óbidos

Minas de LENHITE e GESSOS em Óbidos

Toda a correspondência deve ser dirigida para a sede em LISBOA



CIMENTOS PORTLAND

LIZ e TEJO

CIMENTO IMPERMEAVEL

LIZ «N»

Sempre para entrega imediata

Aguiar & Mello, L.^{da}

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 13
L I S B O A

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

J. A. RIBEIRO & C.^A OCULISTAS

Óptica — Instrumentos de precisão

Representantes de:

EMILLE BUSCH — Lentes pontuais

BECK & SON — Microscópios e binóculos

PAUL FUNKE & C.^A — Material para análises de leite e centrífugas

MULLER-WELT — Lentes de contacto

VIDRARIA PARA LABORATÓRIO

Rua Aurea, 226 — LISBOA

Telefone: 22188

As possibilidades actuais das viagens interplanetárias

Por FERNANDO SESMA

A margem dos verdadeiros e desconcertantes «discos», cuja procedência interplanetária parece a hipótese mais provável, já não nos restam dúvidas de que se fabricam hoje, no nosso próprio mundo, veículos aéreos com essa forma ou outras mais ou menos semelhantes. Os Estados Unidos reconhecem possuir três tipos de «discos» ou «charutos voadores»: os «Régulus», cuja construção em série parece que foi recentemente iniciada nas fábricas de Chance-Vaught, em Dallas (Texas); os «Flying Flapjacks» e os «Gapa» (iniciais de Ground to Air Pilotless Aircraft). Os ingleses também têm, pelo menos, um «disco voador», chamado Omega. É muito provável, igualmente, que os russos possuam aparelhos análogos. Sabe-se, com certeza, que muitos dos seus especialistas trabalham há anos neste domínio.

Pois bem; todos esses aparelhos movem-se por reacção, cuja lei fundamental da razão da massa constitui, como declarou Alexandre Ananoff, o pesadelo da astronáutica. Esta lei da massa, incluída na reacção pura (quer dizer, na de um foguete), não oferece nenhuma escapatória. Para enviar, por exemplo, um simples aparelho fotográfico de pouco peso à Lua, a reacção obrigaria a construir aparelhos de centenas de toneladas no ponto de partida, o que custaria muitíssimos milhões e, além disso, serviria para uma só vez.

Em resumo, a carga útil de uma nave interplanetária que se movesse por meio de reacção é demasiado pequena, e anula a sua possibilidade prática.

Mas, supondo todavia que a energia atômica pudesse oferecer-nos muitas possibilidades melhores, existe outro obstáculo para realizar a navegação interplanetária. Se quiséssemos ir mais além da Lua, as enormes distâncias obrigar-nos-iam a desenvolver uma velocidade extraordinária, problema que, pelo menos em teoria, não parece difícil fora da nossa densa atmosfera e já vencido o campo de gravidade do nosso planeta. No entanto, o espaço sideral está sulcado de meteoros e embora sejam raros os de grandes proporções, os demasiados pequenos e imperceptíveis, por esse facto, para os nossos teles-

cópios — podem ser muito numerosos. Muito bem, com essas velocidades, um simples corpúsculo de alguns milímetros poderia desenvolver uma energia cinética de choque análogo à de uma bala de canhão de grande calibre.

Talvez a solução se encontre na desconhecida, e até agora sem utilização, energia magnética. Não se devem confundir os efeitos do magnetismo sobre a electricidade, e vice-versa, como consequência da íntima conexão existente entre as duas modalidades de energia. Entre os dois polos de um íman não se encontrou ainda nenhuma substância ou artifício com os quais se consiga neutralizar a sua força magnética, como sucede entre os dois polos de uma pilha eléctrica quando, por exemplo, os ligamos com um fio de cobre ou qualquer outro corpo condutor de electricidade. Não existem — ou não conhecemos — corpos condutores da misteriosa e formidável energia magnética.

Se controlássemos esta mencionada força, provavelmente lograríamos também uma atmosfera de gravidade própria que protegesse automaticamente a nave interplanetária de um choque com os corpúsculos ou pequenos meteoros do espaço sideral. Este controlo magnético é, ao que parece, o que utilizam os autênticos discos voadores, mas, naturalmente, é um hipotético segredo, do qual hoje a ciência humana ainda está muito longe, pelo menos no que pode conhecer-se publicamente.

Com relação a este último, é conveniente sublinhar que o governo do Canadá instalou em Shirley's Bay, a quinze quilómetros de Ottawa, um grande observatório, no qual se empregaram muitíssimos milhões de dólares. Dirige-o Mr. Wilbert Smith, engenheiro de Telecomunicações no Ministério de Transportes e especialista em Electrónica. Sob as suas ordens trabalha uma equipa de distintos e diversos especialistas: o Dr. James Watt, físico do Serviço de Investigações Militares; o eng. John H. Thompson, outro especialista de Telecomunicações; o prof. J. T. Wilson, da Universidade de Toronto; o Dr. G. D. Garland, especializado no estudo da gravitação, etc. Nesse observatório estão

instalados aparelhos electrónicos novos e secretos, e os dois objectivos fundamentais de Shirley's Bay são o esclarecimento do mistério dos «objectos voadores não identificados (vulgarmente designados por «discos voadores») e o estudo dos satélites últimamente descobertos ou os que poderão encontrar-se. Existe também uma ordem permanente, transmitida a todas as estações meteorológicas, aos capitães de barcos e aviadores e a todos os agentes de serviços oficiais, para que comuniquem com urgência cada aparição de «discos voadores». Além disso, o projecto chama-se oficialmente «Magnet», isto é, projecto «Iman».

O governo canadianse encarregou da elaboração deste projecto o Ministério de Transportes nos fins do ano de 1953 e encontra-se actualmente em plena actividade.

Parece, pois, fora de dúvida, que em Shirley's Bay se realizam importantes investigações sobre o magnetismo, ao mesmo tempo que se trata de esclarecer este grande enigma dos «discos» e a sua provável origem extraterrestre. Mas... estarão a ponto de alcançar a utilização da energia magnética? Tê-la-ão já conseguido? A estas interrogações, que podem aplicar-se igualmente a todos os centros que funcionam hoje no mando sobre estes estudos secretos, não é possível responder

Em qualquer caso, se lançarmos um olhar para a história da nossa era técnica, é evidente que o progresso humano se faz com crescente rapidez. Por isso é lógico que possamos conseguir a maravilha das viagens interplanetárias, dentro de breve espaço de tempo.

No entanto, existe um freio ou um obstáculo e uma terrível ameaça: a possibilidade de uma guerra atómica, que provocaria, possivelmente, irreparáveis consequências e que, se bem que não chegue a produzir-se, obriga ao isolamento e silêncio das investigações, o que por força implica um atraso. Por outro lado, para todos aqueles que crêem que seres inteligentes de outros mundos nos visitam, há também a esperança de que serão eles que nos proporcionarão algum dia a oportunidade de realizar viagens interplanetárias. Talvez que esta última possibilidade seja a mais provável e a mais próxima. E oxalá que seja o mais breve possível!

(Traduzido da revista *Transportes*, de Madrid)

O que todos devem saber

Os «vistos» entre Portugal e os Países Baixos

A partir de 7 de Abril próximo, deixarão de ser necessários «vistos» para os holandeses que queiram visitar Portugal ou as ilhas da Madeira e dos Açores, desde que a estadia não vá além de dois meses. Reciprocamente, os portugueses que desejem visitar a Holanda não precisarão de «visto».

General Botelho Moniz

Foi escolhido para chefe do Estado-Maior general das Forças Armadas, este nosso ilustre colaborador

O sr. general Júlio Botelho Moniz, nosso querido amigo e ilustre colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que vinha desempenhando o cargo de secretário-adjunto da Defesa Nacional, acaba de ser nomeado chefe do estado-maior general das Forças Armadas, cargo que já exercia, por natureza do seu posto, durante os impedimentos do titular sr. vice-almirante Ortins de Bettencourt que, recentemente, por motivos de saúde, pediu a exoneração desse alto cargo.



General Júlio Botelho Moniz

O novo chefe de estado maior das Forças Armadas tem uma larga e brilhante folha de serviços, como professor da Escola do Exército e do Instituto de Altos Estudos, e no desempenho, sempre brilhante, de importantes missões, onde pôs à prova a sua cultura, o seu patriotismo e a sua inteligência.

Na remodelação ministerial de 6 de Setembro de 1944 foi escolhido para titular da pasta do Interior, funções que exerceu durante dois anos e meio, tendo-se dedicado de alma e coração aos problemas assistenciais. Em 1947 foi nomeado para o cargo de adido militar em Madrid, que, três anos volvidos, passou a exercê-lo em Washington.

Voltando a Portugal para frequentar os Altos Estudos para habilitação ao generalato, posto a que foi elevado em Agosto de 1952, foi colocado como Inspector da Arma de Artilharia, lugar que deixou para ocupar o seu cargo actual.

Ao sr. general Botelho Moniz a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta os seus melhores cumprimentos de felicitações.

Publicações recebidas

L'Exploitation Commerciale des Chemins de Fer Français — par R. Bourgeois

Publicado por *Les Éditions Eyrolles*, 61, Boulevard Saint-Germain, Paris, V.^e, o sr. R. Bourgeois, antigo chefe-adjunto da Direcção Comercial da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, acaba de apresentar um trabalho importante, de interesse para quantos, na França e outros países, lidam, por dever de ofício, com assuntos comerciais, nos caminhos de ferro.

Neste volume de 460 pág. são numerosas as questões tratadas, com aquela clareza que é timbre nas obras de vulgarização francesas.

Eis alguns dos problemas expostos e estudados neste volume:

A intervenção do poder público na exploração comercial do caminho de ferro. Tarificação de monopólio e tarificação de concorrência. A coordenação. Os serviços de correspondência e os transportes de porta a porta. As agências de viagem. As grandes relações internacionais, etc..

O preço do volume, formato 16 x 25, com 30 hors-textes, é de 2 900 francos.

La Formation du Vocabulaire des Chemins de Fer en France (1778-1842) — par Peter J. Wexler

A *Société de Publications Romanes et Françaises*, dirigida por Mário Roques, com o concurso do Centro Nacional de Investigação Científica, acaba de publicar um interessantíssimo volume intitulado *La Formation du Vocabulaire des Chemins de Fer en France (1778-1842)*, da autoria de Peter J. Wexler, Doutor pela Universidade de Paris e professor na Universidade de Manchester.

São curiosas não apenas as indicações de ordem filológica mas também as notas históricas que as acompanham e creditam o seu autor como portador de uma vasta cultura. Por isso, este volume é duplamente valioso, porque esclarecendo-nos eruditamente sobre a formação do vocabulário ferroviário francês contém elementos para a história dos caminhos de ferro e sua evolução.

Rica é a parte bibliográfica, em que figuram fontes manuscritas e obras impressas, umas na França, outras na Inglaterra. Entre as obras que figuram na extensa lista, vemos citados uma História dos Caminhos de ferro em França e no mundo, de 1949, um Tratado dos Caminhos de Ferro, em 4 vol., de 1887, um folheto de C. Arago e M. Althoy, publicado em 1883, cujo título não traduzimos para não lhe tirarmos o sabor original: «Les chemins de fer, Vaudeville-revue, composé à la mécanique, avec des couplets faits à la vapeur»; Obras completas de Balzac; etc.

Segundo o testemunho de De Givry, *caminho de ferro* é um termo francês a partir de 1784. Claudius, em 1838, escrevia na sua obra *Sur les chemins de fer* o seguinte:

«Comme on l'a dit plaisamment, les premiers chemins de fer étaient en bois». Leroux Reynaud, criticando o termo caminho de ferro, cita a expressão inglesa de rail-road e sugere: «Parece-nos que seria preferível adoptar em França o nome de route ferrée, que seria mais preciso e mais em harmonia com a preciosa pureza da nossa língua».

O vocabulário ferroviário francês é rico e o autor desta obra inclui, de páginas 133 a 137, uma longa lista de palavras.

«A Criança»

Sob a direcção do sr. Dr. Leonardo Augusto Coimbra, iniciou, em Janeiro, a sua publicação uma excelente revista, de nobres intuítos sociais, *A Criança*, órgão da «Associação Protectora da Criança contra a Crueldade e Abandono».

Ao longo das suas 32 páginas, quase todas elas ilustradas, lêem-se artigos de sã doutrina assinados pelo Director da revista e pelos srs. Drs. Delfim Santos, Sant'Ana Dionísio, uma novela do grande poeta José Régio, e exerptos de Almeida Garrett, Leonardo Coimbra e outros autores que se preocuparam com o problema da criança.

À nova revista desejamos longa existência, para que possa cumprir a sua bela missão.

Memórias da Ordem dos Engenheiros

O fascículo IV do vol. I de 1954 das «Memórias da Ordem dos Engenheiros» insere colaboração dos srs. engs. José Manuel de Almeida Fernandes (Algumas anotações ao Plano de Fomento de Angola); Luciano Luís de Oliveira Faria (O Aço nas construções e estruturas metálicas — Tipos e condições de utilização); Eduardo Abranches de Magalhães (Soldadura eléctrica, princípios gerais que condicionam a técnica da sua execução, os exames radiográficos e os ensaios mecânicos); Narcisse Franco (Influência da soldadura sobre a concepção das estruturas metálicas); Francisco Lino Neto (O consumo de energia de tracção no Metropolitano de Lisboa); Prof. Laurent Capdecome (Geotécnica e mineralogia); Frederico de Meneses Avelino Machado (Construção Antisísmica nos Açores); Manuel Pimentel Pereira dos Santos (Uma nova constante dos solos e as suas aplicações); José Guedes Pinto Machado (Barragens de contrafortes—Barragem de Pracana).

O sr. eng. José Manuel de Almeida Fernandes na sua Memória — *Algumas anotações ao Plano de Fomento de Angola* — que divide em duas partes, trata na primeira do caminho de ferro do Congo e na segunda da rede ferroviária de Angola.

O Átomo ao serviço da Humanidade

Distribuído pelos serviços de informação dos Estados Unidos, recebemos um interessante opúsculo intitulado «O Átomo ao serviço da Humanidade». Desse opúsculo, recortamos o trecho de um discurso do Presidente Eisenhower, ali reproduzido:

«Contra o negro fundo da explosão da bomba atômica, os Estados Unidos desejam não só mostrar a força mas também o seu desejo e esperança de paz... Os Estados Unidos declaram perante vós—e portanto perante o mundo inteiro—a sua determinação em ajudar a solucionar o tremendo dilema atômico—em dedicar todo o seu coração e o seu cérebro, à descoberta do caminho pelo qual o miraculoso poder inventivo do homem não venha a ser empregado no seu extermínio, mas antes consagrado à sua vida».

Venezuela 1954 (Expressões do novo ideal Nacional)

Editado pela Direcção Nacional de Informação do Ministério das Relações Exteriores, da Venezuela, temos presente um volume, de apresentação luxuosa, consagrado inteiramente às grandes realizações levadas a efeito nestes últimos dez anos. Trata-se de uma justa homenagem à obra realizada pelo Coronel Marcos Pérez Jiménez. Essa obra é realmente colossal e revela o poder realizador de um grande chefe que soube rodear-se de grandes colaboradores.

Venezuela é um país moderno e honra o sangue peninsular a que está preso por tão nobres tradições.

Venezuela Tour

Com o título de «Venezuela Tour» iniciou-se a publicação de uma revista mensal ilustrada, que tem por objectivo a propaganda dos valores turísticos nacionais e internacionais. O primeiro número recebido, de excelente apresentação gráfica, é dedicado a Haiti.

Pensamento Político do Presidente da Venezuela

Em magnífico volume saído da Imprensa Nacional de Caracas, foram reunidos os principais discursos que o general Pérez Jiménez, presidente da República da Venezuela, proferiu durante dez anos da primeira magistratura do Estado.

Em todos esses discursos, eloquentes e vigorosos, o coronel Pérez Jiménez formulou com talento o conceito do ideal nacional da Venezuela.

Sempre fiel às palavras que pronunciou perante o povo de que é chefe, nunca até agora se desviou das suas promessas nem tão pouco deixou de corroborá-las com cada um dos seus actos.

De um dos seus discursos traduzimos esta afirmação: «A nossa história ensina-nos que a consagração a um ideal de permanente vigência e de constante e cabal aplicação é o único que não nos deixará deprimir pela pobreza nem perverter pela abundância.»

A electrificação da linha de Sintra estará concluída em Outubro de 1956

Os trabalhos foram adjudicados a várias firmas nacionais e estrangeiras

O conselho de administração da C. P. já adjudicou os trabalhos da electrificação e fornecimento do respectivo material para as linhas de Sintra e do Norte até ao Entroncamento. Esses trabalhos foram entregues a um agrupamento de firmas nacionais, francesas, suíças e alemãs.

Compreende o contrato locomotivas, automotoras e carruagens, linhas aéreas, subestações e sinalização. Parte do trabalho da linha de Sintra deve estar concluído em 28 de Outubro de 1956, data do centenário dos Caminhos de Ferro. A conclusão de todos os trabalhos foi fixada para Junho de 1958.

Os nossos mortos

Bernardino José da Silva

No passado dia 1, acompanhámos à sua última morada, no cemitério do Alto de S. João, o nosso querido companheiro de trabalho, Bernardino José da Silva, que, há dois anos, foi vítima de um brutal atropelamento por automóvel, lamentável acidente que lhe causou incapacidade para o trabalho para toda a vida.

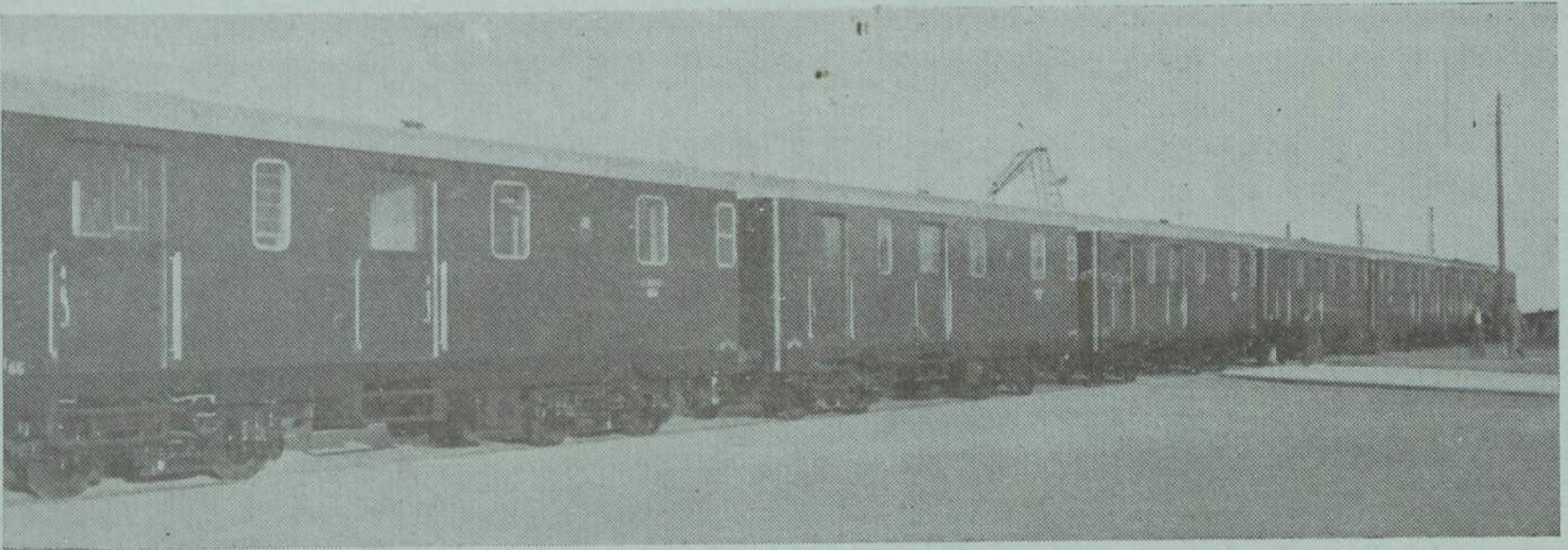
Bernardino José da Silva, que pertenceu ao quadro tipográfico do jornal «A Época», e que há vinte e cinco anos exercia a sua actividade nas nossas oficinas, era, há dez anos, o seu encarregado.

Foi Bernardino José da Silva quem, com outro companheiro, que ainda vive, compôs todas as ordens do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro para o movimento de 18 de Abril, bem como todos os manifestos lançados ao País, nessa data, e subscritos pelo General Sinel Cordes, actual General Raúl Esteves, comandante Filomeno da Camara, capitão Jaime Baptista e Major Licínio Catarino de Lima. Foi ainda Bernardino José da Silva quem compôs o manifesto que o então General Gomes da Costa lançou ao País no 28 de Maio, e no qual o grande cabo de guerra dizia ao terminar: *Eu, por mim, revolto-me abertamente, e os homens de valor, de coragem e de dignidade, que venham ter comigo com as armas na mão, se quiserem comigo vencer ou morrer».*

Bernardino José da Silva deixou-nos saudades e é recordado por todos os seus amigos, que o acompanharam ao cemitério para a despedida final.

E com saudades do nosso querido companheiro de vinte e cinco anos repetiremos a frase de Ferreira do Amaral: Até qualquer dia!..

C,



Ambulâncias postais

O sr. Ministro das Comunicações inaugurou novas carruagens

PELAS 21,30 de 3 do corrente, o sr. Ministro das Comunicações inaugurou, na estação do Rossio, o serviço de correio feito com carruagens-ambulâncias, adquiridas recentemente pelos C.T.T. para a rede de ambulâncias postais.

Para assegurar a circulação de correio por todo o País, de modo que o seu transporte se faça com rapidez e eficiência, a administração dos C. T. T. tem disposto até hoje de uma rede de ambulâncias postais dividida em três sectores com as respectivas sedes em Lisboa, Porto e Coimbra.

Vinte e oito carruagens dos C. T. T. percorrem 3.156 km. de linha, sendo 2.548,2 km. de via larga e 608 km. de via estreita, duas vezes por dia, e na linha do Norte quatro vezes. Para efeito de serviço de correio os comboios que circulam nas 36 linhas servidas levam ambulâncias postais ou fazem simples conduções de malas. Estão servidas por ambulâncias seis linhas do Norte, duas do Centro e oito do Sul, e por conduções seis do Norte, quatro do Centro e onze do Sul, nas quais em 1953 as ambulâncias e conduções dos C. T. T. percorreram 3.567.229 km. Este serviço tem sido assegurado com quarenta e uma carruagens-ambulâncias postais, propriedade dos C. T. T., mas o material em circulação estava gasto, ou era já inadequado, e de qualquer forma precisava em grande parte de ser substituído. Com efeito quase todo o material em uso datava de 1926, quando se receberam vinte e sete novas carruagens por conta das reparações alemãs, a que se juntaram mais quatro em 1930. A maior parte deste material encontrava-se, porém, em mau estado de conservação em 1933, mas, com métodos novos de trabalho, apetrechamento de oficinas e assistência financeira, os C. T. T., por seus próprios meios, conseguiram modernizá-lo, conservá-lo e trazê-lo em uso até

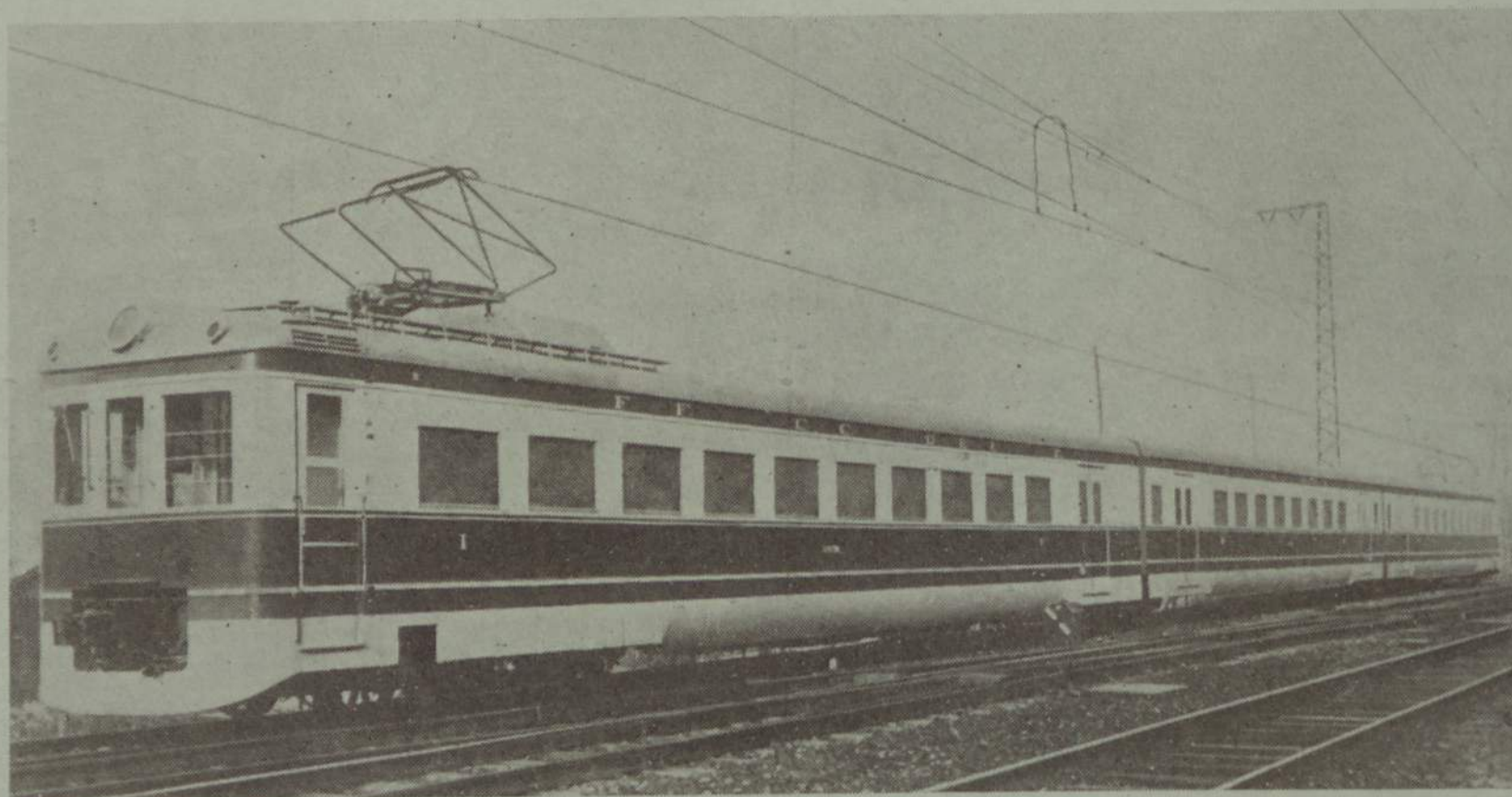
agora. No entanto, a administração-geral, que trabalhava no estudo da solução definitiva do problema, resolveu retirar do serviço doze carruagens-ambulâncias por absoluta incapacidade de continuarem a servir; adquirir vinte novas, sendo 3 de 23^m,60 e sete de 14^m,60 para via larga, duas de 12^m,12 e oito de 8^m,10 para via estreita, transferir certas carruagens do serviço de algumas linhas para outras onde dessem melhor rendimento; dispensar sete carruagens da C. P. em circulação em Trás-os-Montes e substituí-las por material dos C. T. T.. A despesa a efectuar foi calculada em 20.000 contos.

O contracto para o fornecimento das novas carruagens foi assinado em 1 de Maio de 1953 e atingiu 18.404 contos. Espera-se que esta renovação assegure a eficiência dos serviços durante os próximos quarenta anos. As novas carruagens são muito mais leves do que as anteriores, o que se traduz numa exploração mais económica. A este benefício de novo material acresce o que a eficiência das oficinas-gerais dos C. T. T. permite tirar da beneficiação do material usado ainda aproveitável, que está a ser todo reconstruído de modo a proporcionar ao pessoal melhores condições de trabalho a mais baixo custo para a administração-geral.

O sr. coronel Gomes de Araújo, ministro das Comunicações, que compareceu à partida do comboio do Norte, em cuja composição seguiu uma das novas e excelentes ambulâncias postais, foi recebido, na estação do Rossio, pelo sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral da C. P.; pelo correio-mor, sr. eng.º Couto dos Santos; pelos administradores-ajudantes srs. eng.ºs. Duarte Calheiros, Carlos Ribeiro e Henrique Pereira; pelo chefe da Repartição de Exploração, sr. eng.º Oscar Saturnino e outras individualidades.

LINKE-HOFMANN-BUSCH

FÁBRICA DE VAGÕES, CARRUAGENS, AUTOMOTORAS



UNIDADE-TRIPLA AUTOMOTORA, FORNECIDA RECENTEMENTE PARA O MÉXICO

A FÁBRICA **LHB** FOI A FORNECEDORA, PARA A
ADMINISTRAÇÃO GERAL DOS C. T. T., DAS

20 NOVAS AMBULÂNCIAS-POSTAIS

CONSTRUIDAS NAS SUAS OFICINAS NUM PRAZO DE 16 A 20 MESES

Material em fabricação para Portugal:

3 Automotoras Diesel-Hidráulicas para Moçâmedes (Angola)

UNIDADES-TRIPLAS AUTOMOTORAS para a electrificação das linhas da C. P.

A LHB é uma das componentes do «grupo» adjudicatário

Representante:

SOFOMIL

SOCIEDADE FORNECEDORA DE MÁQUINAS INDUSTRIAIS, LDA.

Rua Rodrigo da Fonseca, 77 r/c Esq.

LISBOA

Electrificação das linhas de Sintra e do Norte

**Suspensão, durante 3 meses, de todo o serviço
de comboios entre Lisboa-Rossio e Campolide**

**(Palavras do Director Geral
da C. P., sr. Engenheiro Es-
pregueira Mendes, proferi-
das ao microfone da Emis-
sora Nacional)**

Prevista pelo Governo, no Plano de Fomento em execução, a electrificação da linha de Sintra e da Linha do Norte de Lisboa ao Entroncamento, vão agora iniciar-se estes importantes trabalhos com o rebaixe do pavimento do túnel que liga a estação do Rossio com a de Campolide.

Infelizmente a execução deste trabalho não é compatível com a circulação dos comboios naquele túnel. Por isso viu-se a C. P. forçada a suspender o tráfego no túnel na madrugada do próximo Domingo, dia 6, e esperamos que não por mais de 3 meses.

O Público, a quem desejamos reduzir ao mínimo os incómodos que vai sofrer, já conhece pelo noticiário dos jornais e pelos avisos e horários afixados nas estações como organizámos os serviços dentro das nossas possibilidades e na forma que julgamos defender ao máximo os seus interesses. Estamos gratos à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, à Câmara Municipal de Lisboa, à Polícia de Segurança, à Carris e à Imprensa pela colaboração prestada e a prestar nomeadamente na parte que diz respeito à elucidação do Público e à facilidade de comunicações entre o centro da Cidade e as estações urbanas, para onde se transfere a partida e chegada dos comboios.

Especial atenção tivemos também para com os nossos assinantes e sobretudo os das zonas suburbanas estando já a funcionar na estação do Rossio um posto não só para reembolso imediato àqueles que optarem por percurso inferior ao da sua assinatura actual (como é o caso dos que se destinam a Sete-Rios em vez de Lisboa-Rossio) mas também para aqueles que, em último caso, queiram desistir da sua assinatura.

O que anima a Administração da C. P., e esperamos que neste ponto o Público nos compreenda, é reconhecer que este sacrifício nos é imposto como prólogo de um serviço muito mais eficiente, que vai ser obtido através da electrificação, tudo graças à acção de um Governo, que prossegue no caminho de melhorar mais e mais as condições de vida do povo português.

PARA a execução dos trabalhos preliminares da electrificação das linhas de Sintra e do Norte, foi suspenso, durante o período de três meses, a partir das 2 horas, da noite de 5 para 6 do corrente, todo o serviço de comboios entre Lisboa-Rossio e Campolide.

Com o objectivo de reduzir quanto possível os inconvenientes de uma tal situação estudaram-se as modificações quer de horários quer de serviços que se aturaram convenientes.

Assim, como havíamos noticiado, no nosso número de 1 de Fevereiro, desviaram-se os comboios rápidos e correios da linha do Norte e linhas afluentes para a estação de Santa Apolónia, local de fácil acesso e da qual já alguns desses comboios se utilizavam.

Lisboa-Rego passou a ser a estação de partida e chegada dos comboios da linha do Oeste e quanto aos comboios suburbanos modificaram-se os seus horários por forma que a maioria circulará, durante este período, através da bifurcação de Benfica, entre Sintra e Vila Franca ou Azambuja, para permitir ao público utilizar, segundo as suas conveniências, as estações e apeadeiros da linha de Cintura da Cidade.

Nestas condições as principais alterações ao actual serviço são as seguintes:

1.^a — Os comboios tranvias entre Lisboa e Sintra passaram a ter início e termo em Sete Rios, sem passagem pela estação de Campolide.

2.^a — Os comboios tranvias Lisboa - Azambuja são efectuados entre o apeadeiro de Sete Rios, ou a estação de Santa Apolónia e a estação de Azambuja.

3.^a — Com o objectivo de facilitar a utilização das várias estações da Linha de Cintura a maioria dos comboios tranvias indicados em 1.^a e 2.^a circulam na sua maioria através da bifurcação de Benfica, entre Sintra e Vila Franca ou Azambuja.

4.^a — Os comboios e automotoras da linha do Oeste partem e chegam a Lisboa-Rego, sem passagem pela estação de Campolide.

5.^a — Os comboios de longo curso (rápidos e correios) da linha do Norte e linhas afluentes partem e chegam à estação de Santa Apolónia.

No entanto, na estação do Rossio continuam a vender-se bilhetes para qualquer comboio e para embarque nas estações ou de Santa Apolónia, ou de Lisboa-Rego ou no apeadeiro de Sete Rios. Além da

ções e apeadeiros da linha de Sintra e destas procedentes, que eram expedidas ou recebidas na estação do Rossio, passam a sê-lo no apeadeiro de Sete Rios.

Para informar o público acerca das obras de ampliação e das inovações introduzidas, os representantes da Imprensa, a convite da Direcção da C.P., visitaram as estações de Santa Apolónia, Rego e Sete Rios. Recebidos em Santa Apolónia pelos srs. engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral, dr. João Faria Lapa, chefe da Divisão Comercial, engenheiro Júlio José dos Santos, chefe dos Serviços de Movimento, Augusto Murta, inspector dos Serviços de Turismo, os jornalistas tiveram ocasião de verificar os importantes arranjos ali efectuados. Li-



O Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., acompanha os jornalistas numa rápida visita às obras em curso

venda de bilhetes, na estação do Rossio poderão expedir-se pequenos volumes («Tarifas»), seja qual for o seu destino.

A estação de Campolide deixou de prestar serviço de passageiros. Continua, porém, a prestar o serviço de mercadorias que até aqui lhe tem sido atribuído.

Tanto em Santa Apolónia, como em Lisboa-Rego, como em Sete Rios se vendem bilhetes para os comboios que nascem nessas estações, assim como se podem expedir bagagens para os mesmos comboios. Igualmente para essas estações se podem expedir bagagens.

As remessas em grande velocidade para esta-

berto agora todo o espaço que estava ocupado com serviços internos, tornou-se mais espaçoso o átrio, facilitando assim o trânsito de passageiros. Passam a funcionar ali 3 bilheteiras, o seguro de bagagens, a venda de jornais e o correio da última hora. Ao lado, também com entrada pela Avenida Infante D. Henrique, fica o despacho de bagagens com a utilização de uma balança automática, que permite a imediata verificação e registo de qualquer volume. A instalação de bagagens chegadas e despachadas ocupa uma vasta sala.

No cais fizeram-se obras de vulto, entre elas uma plataforma de 250 metros de comprimento para utilização dos maiores comboios do Norte vindos de

Gaia sem mudar de locomotiva, e sem necessidade de fraccionamento, como se verificava nas estações do Rossio e de Campolide. À direita está uma gare mais pequena, que será utilizada pelo «Lusitânia-Express», pelo «Sud-Express», pelo «Foguete» e por outros comboios de longo curso que, com excepção dos da linha do Oeste, passam a utilizar aquela estação. Dali partirão também os comboios para Vila Franca, que já a utilizavam.

Embora existissem nove vias, somente duas tinham acesso pela plataforma. Houve, portanto, que estudar, em todas as minúcias, a forma de aproveitá-las. A «gare» dispõe de projectores que profusamente a iluminam, bem como ao longo das linhas, de forma a dar-lhes a melhor visibilidade durante a noite, o que tornará menos perigoso o trabalho do pessoal. Um tejadilho para abrigo dos passageiros ocupa a parte, até então descoberta, do cais. A plataforma será aumentada de forma a constituir um cais próprio para os comboios de mercadorias, cuja carga se poderá fazer exclusivamente no sentido do prolongamento. A parte central da estação foi provida de guarda-vento e está a proceder-se à instalação de salas de espera, bar, e outras dependências indispensáveis numa «gare» moderna de grande movimento.

Foi já montado um serviço de auto-falantes para elucidar o público sobre partidas e chegadas. Com o objectivo de evitar os atrasos, três tractores Diesel, em permanente serviço, facilitarão as manobras dos comboios. Em frente da estação estabeleceram-se dois amplos parques de estacionamento para autocarros da Carris, passando os taxis a ter praça privativa na Avenida Infante D. Henrique, junto à estação. A Carris reforçará com os veículos necessários as carreiras Chelas Praça da Figueira e Praça do Comércio-Moscavide, criando, além disso, uma nova linha de autocarros entre a Praça da Figueira e Santa Apolónia.

A solução Santa Apolónia tornar-se-á mais simples quando entrar em funcionamento a linha dupla, já concluída, construída pela Administração Geral do Porto de Lisboa, entre Sacavém e o cais marítimo, o que permitirá evitar que passem para Santa Apolónia as mercadorias remetidas de ou para o porto de Lisboa. O serviço será assim descongestionado e a estação passará a servir a cidade quase exclusivamente.

A C. P. tenciona ocupar uma faixa de terreno, com cinco quilómetros de extensão, junto à Estação Agronómica Nacional, a fim de a incorporar na futura «gare de triagem de Sacavém» — que será o grande cais de mercadorias tanto para a cidade como para o porto de Lisboa. Entrará a funcionar, brevemente, uma segunda via entre Santa Apolónia e Braço de Prata.

O apeadeiro do Rego sofreu grandes transformações, convertendo-se, como já dissemos, numa es-

tação destinada a grande movimento, e a ser o término de todos os comboios da linha do Oeste (passageiros e bagagens) e servindo ainda os tranvias que, vindos de Sintra, se destinem a Sacavém, Azambuja e Vila Franca. Desapareceu, com os seus inconvenientes, a passagem de nível da Rua da Beneficência por onde antes se fazia o acesso, e construiu-se uma estação provisória, do lado da Avenida de Berna, com uma ligação pela Rua Tenente Espanca. Por estas duas artérias se fará o acesso à estação do Rego. Para o efeito, procedeu-se à terraplanagem de uma espaçosa zona, que a Câmara Municipal vai pavimentar. As plataformas foram aumentadas e iluminadas por projectores, e as secções de tráfego colocadas em evidência.

A estação de Sete Rios, onde se procedeu às maiores modificações impostas pelos trabalhos preliminares do Plano de Electrificação, passa a funcionar quase exclusivamente para o serviço da linha de Sintra, embora os passageiros das composições que seguem para Vila Franca ou Azambuja possam apeiar-se no Rego ou em Entre-Campos, consoante o estipulado nos bilhetes adquiridos ou nas assinaturas. O tarifário não foi alterado, porquanto os custos mantêm-se pelas distâncias, conforme as tabelas em vigor. Construíram-se três rampas de acesso para os passageiros: uma para a Rua Dr. António Martins, outra para a Avenida de Berna, e a terceira para a Estrada de Benfica. As duas primeiras servirão para as pessoas que queiram utilizar os autocarros ou taxis; e a última para os que viajem de «eléctrico». Entre estas artérias a Câmara abriu um arruamento que as liga. Alargou-se também a antiga escadaria de acesso pela Rua de Campolide. Colocaram-se bilheteiras em cada um daqueles acessos.

Os cais foram prolongados. Estão cobertos e profusamente iluminados. Na linha, para aviso da aproximação de comboios montou-se um serviço especial, automático, de segurança. Auto-falantes informarão o público sobre a chegada e partida de comboios. A construção de uma diagonal permitirá que os comboios para a linha de Sintra sigam directamente para Sete Rios sem passar por Campolide. A sinalização foi alterada, adaptando-a ao serviço intenso da estação.

No túnel do Rossio será levantada uma das duas linhas existentes, mantendo-se a outra para facilitar os serviços das obras. Iniciar-se-á depois a tarefa da electrificação a cargo da empresa empreiteira. O prazo de execução é de setenta dias, mas o túnel só voltará a utilizar-se dentro de três meses, após o restabelecimento das vias e montagem da sinalização.

Entre o Rossio e Campolide não voltarão a circular locomotivas a vapor mas automotoras e máquinas Diesel eléctricas. Quando a linha de Sintra e parte da linha do Norte estiverem electrificadas em 1956, o serviço de comboios para o Rossio será

feito em Diesel-eléctricas para a linha do Oeste e eléctrico para o restante tráfego.

A estação de Santa Apolónia e os apeadeiros de Sete Rios, Entre Campos e Rego, começaram a ter, como era de esperar, um movimento extraordinário.

Entre os vários trabalhos executados na estação e apeadeiros, figura um arruamento de quatro metros de largura, para acesso ao apeadeiro de Sete Rios. Por sua vez, como, devido ao tráfego, é na linha de Sintra que se nota maior movimento de passageiros, a Companhia Carris destacou para Sete



Na estação de Santa Apolónia o chuveiro de operários monta linhas, constrói bilheteiras, retoca paredes, monta autofalantes, e tudo funciona normalmente no dia imediato

Rios o material de transporte necessário, constituído por autocarros de dois pisos, recentemente importados e retardou a retirada do serviço de carros eléctricos a cuja transformação se teria normalmente procedido.

Os autocarros de Sete Rios fazem o percurso pela Avenida António Augusto de Aguiar até aos Restauradores e o serviço foi ainda reforçado com as carreiras de Benfica e do Jardim Zoológico.

Martinho, Jael & Moura, Lda.

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TELEFONE, SEIA-84



End. { Postal: VILA COVA
(B A-1) Serra da Estrela
Teleg.: LANIFÍCIOS

SEIA-VILA COVA

DROGARIA "SERRANA"

DE

FRANCISCO FERREIRA ALVES

Telefone — Posto Público

GOUVEIA — S. PAIO

Companhia Industrial e Comercial «Hermínios», Lda.

SEIA

TELEFONE 6

Secção de Transportes: Carreiras de camionetas entre: S. Romão-Nelas, Nelas-Viseu, Seia-Viseu, Loriga-Viseu, Guarda S. Romão, Seia-Paranhos e Nelas-Mangualde. Auto-carros para excursões

Serviço combinado com a C. P. Centrais em: Seia, S. Romão, Paranhos, Sameice e Santar

Oficinas de: Serralharia civil. Reparação de autómóveis. Bate-chá-pas. Pintura de automóveis. *Agente:* da «Mabor», «Vacuum», «Philips». Tintas «Dyrup» e «Cucciolo». Acessórios para autos.

Materiais eléctricos e sua instalação. Filiais em Gouveia. *Correspondente dos:* Banco Lisboa & Açores, Burnay, Fonseca, Santos & Viana e Borges & Irmão. *Agente da Comp.ª de Seguros «Sagres»*

GARAGE DE RECOLHA — ESTAÇÃO DE SERVIÇO «VACUUM»

Companhia Industrial do Algarve

MOAGEM DE CEREAIS
MASSAS ALIMENTÍCIAS e PANIFICAÇÃO MECÂNICA



Tele { gramas: MOAGEM
fone: 9

FARO

APARTADO 3

Metalúrgica Alentejana

**Fundição, Forjas, Serralharia
e Carpintaria Mecânica e Civil**

Material Agrícola — Máquinas e Aparelhos
para usos industriais

Construções Metálicas—Reparações em geral
Projectos e Orçamentos

Sede em BEJA

RUA DE LISBOA—Telefone 19—Apartado n.º 9

Filial em LISBOA

RUA DO ARSENAL, 126-132—Telefone 24848

E. Torres Pinto da Silva, L.^{da}

MANUFACTURE AND EXPORT

FACTORY

FARO (Portugal)

PHONE: 87

CABLE: TORPIVA

CODES: A B C 5th. & 6th. Ed.

EXPORT-OFFICE:

LISBON (Portugal)

MAIL: P. O. BOX 537

PHONE: 23415 - 23651

CABLE: TORPIVA - LISBON

P. O. BOX N.º 2

FARO
(PORTUGAL)

SITIO BOM JOÃO

Imprensa

«Vida Ribatejana»

Com a sua edição de 12 de Fevereiro, entrou no 39.º ano de publicação o semanário «Vida Ribatejana», de Vila Franca de Xira. Fausto Nunes Dias, a quem enviamos o nosso afectuoso abraço de felicitações, orgulha-se do seu jornal. Toda a província do Ribatejo tem também motivos para se orgulhar desse brilhante semanário, uma voz das mais expressivas dos interesses superiores de uma das mais belas regiões do País.

«Ecos de Belém»

Recebemos «Ecos de Belém», semanário que sob a direcção de Custódio Baptista Vieira, se publica há 24 anos «ao serviço da defesa dos interesses materiais, culturais e desportivos de Belém e arredores». Simpático jornal bairrista, já com interessantes tradições, insere, além de variado noticiário, crónicas sobre rádio, desporto, e as secções «Correio do Brasil», por Jorge Ramos, «Cinema», por Mário de Sousa e «Vida Desportiva», por José Moraes.

Insere uma simpática notícia sobre a «Gazeta», que reconhecidamente agradecemos.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos mais calendários das seguintes firmas: Rabor, Limitada (construções Eléctricas); da Companhia do Papel do Prado, um lindo calendário para 1955; das Máquinas «Oliva», alguns blocos para apontamentos.

Da firma Lorilleux (tintas de impressão) recebemos um formoso calendário para o corrente ano, com a reprodução, em offset, do quadro a óleo *Véspera da Boda*, de Portela Júnior, que faz parte do recheio do Museu Provincial José Malhoa, de Caldas da Rainha.

Os nossos agradecimentos.

Bartolomeu Jorge & Filhos, Lda.

FORNECEDORES DE MÁRMORES E CANTARIAS

Telef. P. P. 097.053

Pero Pinheiro

JOSÉ A. S. SUCENA

FABRICO DE ACESSÓRIOS PARA BICICLETES

Telefone 190

BORRALHA-ÁGUEDA-Portugal

Pensão Avenida

de LAURINDA DOS SANTOS AGUIAR

Termas de S. Pedro do Sul

Telefone: 7290

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Luis Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª 5.ª e Sábados, das 14 às 16,30.
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Centro Comercial das Beiras, L.^{da}
Armazém de Fazendas Brancas
 FUNDADO EM 1920
 Av. 28 de Maio, N.º 3 **WISEU** Telefone: 2050

Póvoa & Irmãos,
LIMITADA
Serração, Carpintaria e Moagem
EIROL-AVEIRO

Guerra & Baldaia, L.^{da}
Serração — Carpintaria — Caixotaria
MOLAS PARA ROUPA
 Rua Dr. Manuel Alegre — (Arieiro) **Águeda**

Fábrica do Outeiro
 de **António de Sousa Carneiro** (Herdeiros)
 PREMIADA EM DIVERSAS EXPOSIÇÕES
 Louças e Azulejos Decorativos — Louça de Pó de Pedra
 Louças Sanitárias e para uso Doméstico
 TELEFONE 41 **ÁGUEDA**

Casa Santos
 RESTAURANTE E PENSÃO DE 1.^a CLASSE
 Especialidades em pastelaria regional Vinhos de marca
 registada «Botaréu», os melhores da região (armazenista)
 SERVE LANCHES DE CASAMENTOS E OUTROS
 Telefone 6 e 34 **ÁGUEDA**

J. SIMÕES DIAS
 ARMAZÉNS DE MERCEARIAS, LEGUMES, CEREAIS E FARINHAS
 Subdepositário da Companhia União Fabril
 Depositário das Águas de Vidago, Melgaço e Pedras
 Salgadas e da Sociedade Central de Cervejas
 AGENTE DOS PRODUTOS DA «SACOR» TELEFONE N.º 22
ÁGUEDA

Cartonagem «Aguedense»

PROPRIETÁRIO:
BELMIRO FERREIRA DA CRUZ

EMBALAGENS EM CARTÃO E DE TODOS OS MODELOS

TELEFONE 171

Sede: RUA DR. ADOLFO PORTELA

ÁGUEDA

Amaro, Limitada
FÁBRICA DE FERRAGENS

TELEFONE: 54 — Telegramas: AMAROL — APARTADO N.º 4

Rua Dr. António Breda

ÁGUEDA — Portugal

Aleluia & Aleluia

FÁBRICAS ALELUIA
AZULEJOS-LOUÇAS



LISBOA

Rua Rodrigo da Fonseca, 70-r/c-Esq.

TELEF. 54872



AVEIRO

TELEF. 22



PORTO

Galeria de Paris, 96-1.º

TELEF. 27012

Gil Augusto dos Santos Uría, Sucr.
 TELEFONE 86357
CAMPO DE BÊSTEIROS

Pensão Jardim a mais bem situada junto do Jardim e Alameda Municipal
 e a 100 metros da Estação do Caminho de Ferro. Bons
 quartos com água corrente quente e fria. Sala de jantar com lindas vistas.
 Proprietário: AUGUSTO L. FERREIRA **VOUZELA**

Benjamim Camossa & Irmão, Sucessor
 FAZENDAS, MODAS E MIUDEZAS
 Telefone 26 CASA FUNDADA EM 1824 **ÁGUEDA**

Manuel Tomaz
Fábrica da Estação — TONDELA — Telefone 8243
 Madeiras — Serração — Carpintaria — Marcenaria

GARAGEM GONÇALVES Telefone 86381
 de MÁRIO GONÇALVES CAMPO DE BÊSTEIROS
 Reparações Recolhas Acessórios Estação de Serviço «ATLANTIC»

AFONSO LOPES CORREIA
 Fornecedor de ovos **AGUEDA**

MARCENARIA RINO e **ARMANDO DE ALMEIDA RINO**
 Mobílias completas — Móveis avulso — Consertos e restauração de
 móveis e Fabricação mecânica de Malas.
 Praça Conde de Sucena **ÁGUEDA**

Pensão Santos
 — de ARNALDO LINO RIBEIRO DOS SANTOS —
 Termas de S. Pedro do Sul Telefone 7312

Fábrica e Eseritório Central
ARRANCADA DO VOUGA
Tele { gramas MEIRINHA
fone 5

Eseritório do Porto:
R. Sá da Bandeira, 636, 1.º D.
Tele { gramas: COTOVIA
fone 2 7128

António Pereira Vidal & Filhos, L.ª

FIAÇÃO E TINTURARIA

FIOS DE Lã CARDADOS E PENTEADOS DE MALHAS E TRICOT

ARRANCADA DO VOUGA

Portugal

Joaquim Valente de Almeida & Filhos, Lda.

(Casa Fundada em 1911)

FÁBRICA DE FERRAGENS PARA MÓVEIS E CONSTRUÇÃO

Fundição de Metais, Arigos de Ciclismo e Acessórios
para Indústria Metalúrgica e Cirúrgica

Trabalhos de Galvanoplastia em todos os Metais

Sede: Rua Dr. António Breda — **ÁGUEDA**

Telefone N.º 45-Telegramas: VALENTE DE ALMEIDA

TELHA MARSELHA, EMINIUM (Antiga Portuguesa)
TIJOLOS DE TODAS AS QUALIDADES

CERÂMICA DE ÁGUEDA

Guerra & Cruz, L.ª

SUCESSOR:

Manuel Seabra da Cruz

Telefone 28

ÁGUEDA

Colégio de Santa Maria de Tondela

INTERNATO E EXTERNATO

EDUCAÇÃO DE MENINAS

NOVAS E AMPLAS INSTALAÇÕES

TELEFONE 8369

TONDELA

End. telegr.: INDUSTRIAL—VOUZELA

Telefone 7710

Sociedade Industrial de Serração de Vouzela, L.ª

Fábrica a vapor de serração, caixotaria e carpintaria
Moagem de Cereais — Lagar de azeite

(Em frente à Estação do Caminho de Ferro)

VOUZELA

COLÉGIO DA VIA SACRA

Internato, semi-internato e externato
Curso Primário e Secundário



Actualmente propriedade e responsabilidade
— do Seminário Maior da Diocese —

Rua 5 de Outubro

UISEU

GARAGEM MODERNA

José Rodrigues Novo & C.ª, L.ª

Alugam-se Automóveis e Camionetes para qualquer
ponto do País e Estrangeiro

Vende Óleos e Combustíveis
Chamadas a qualquer hora

PREÇOS MÓDICOS

Telefone 23

ÁGUEDA

Sociedade Comercial do Vouga, Lda.

Telf. 75

AGUEDA

Importação e venda para todo o país de:

Correntes para todas as marcas de motos, bicicletas
motorizadas e de pedal, peças mecânicas, pneus, câmaras
de ar, artigos eléctricos, rolamentos, e farolins para
— as mesmas —

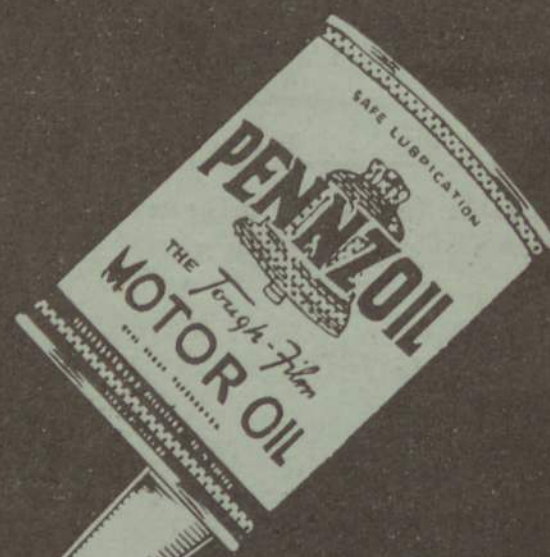
Importação por junto de tudo para o ciclismo.

Representantes e distribuidores em Portugal e colónias,
dos grupos eléctricos para bicicletas

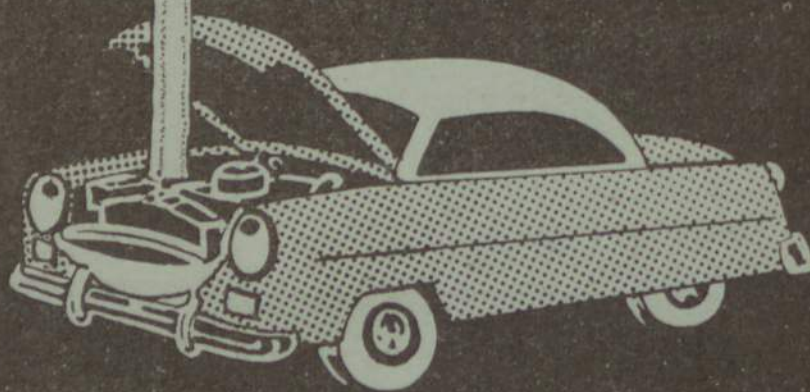
S'CHMITT'S ORIGINAL

6 e 12 volts.

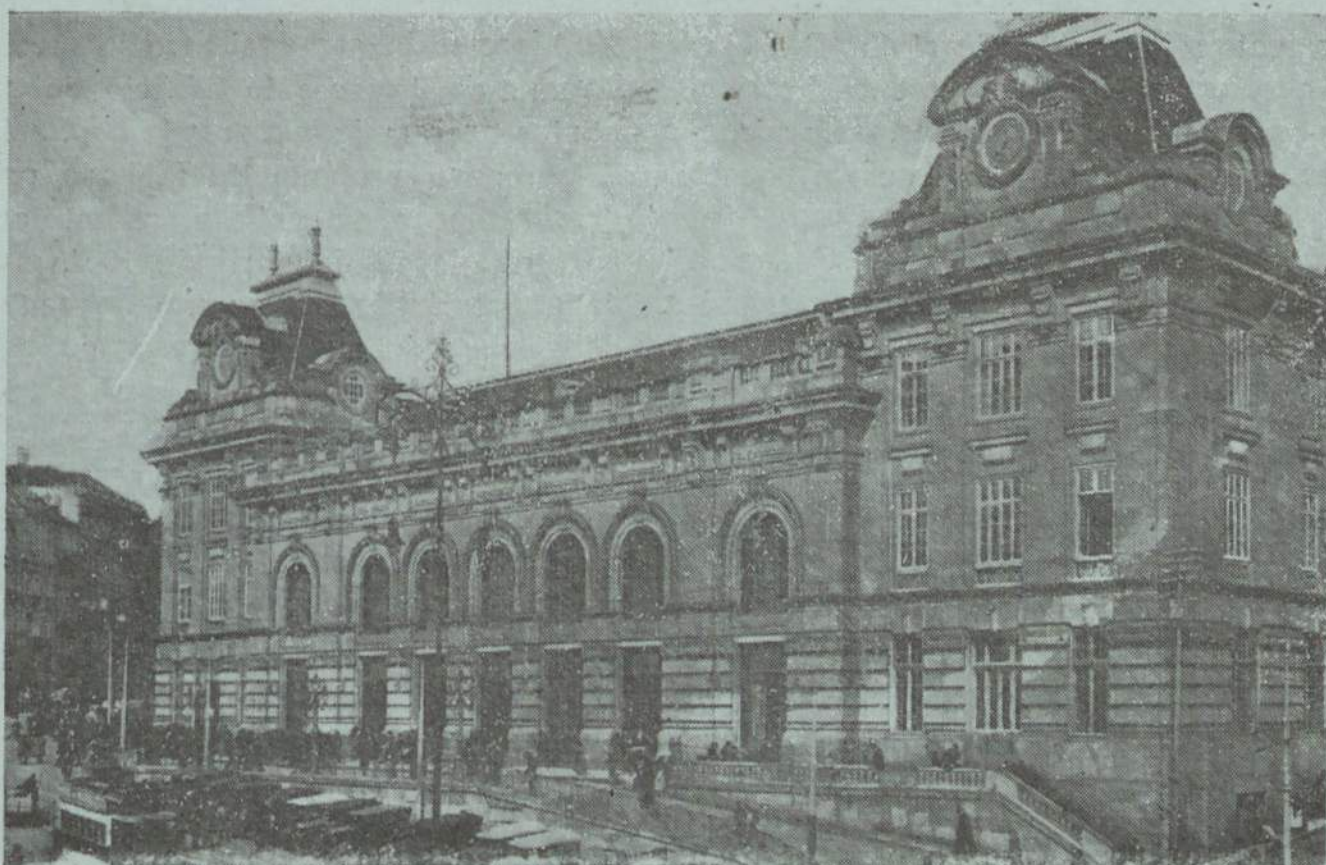
**GASTE
MENOS
OLEO
EXIJA**



PENNZOIL



CONSERVARA' MELHOR O SEU MOTOR



Estação ferroviária de S. Bento

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1905)

A Estação Central do Porto

Vão decorridos 18 annos desde que foi determinada, pela portaria de 18 de janeiro de 1888, a construcção da linha ferrea urbana na cidade do Porto, compreendida entre a estação de Campanhã e a estação central nas proximidades da praça de D. Pedro.

Julgou-se então que tinha razão de ser o consideravel dispendio originado por essa construcção, para dotar o Porto com uma estação situada no coração da cidade, aproveitando-se para isso o local constituido pelo convento de S. Bento da Ave-Maria e suas dependencias.

Era obra de vulto a que se ia empreender, constituindo um difficil problema de construcção, digno da alta competencia do abalizado engenheiro que então presidia aos serviços da direcção do Minho e Douro e por largos annos esteve ainda á testa d'ella. Refiro-me ao sr. concelheiro Justino Teixeira, o qual, conscio da importancia da nova estação, conseguiu levar a cabo a construcção da linha e abril-a á exploração em 8 de novembro de 1896 aproveitando para estação provisoria um armazem destinado á expedição da pequena velocidade do lado da rua da Madeira.

O movimento consideravel do troço da linha urbana justifica os sacrificios feitos para a sua construcção.

Era preciso completar a estação, subordinando-a a um plano tão desafogado quanto o local o permitisse.

Circumscribida por terrenos de tão grande cota que o extremo das linhas da estação fica já dentro dos tres tunnels em que se ramifica o tunnel principal, entre um pequeno largo com o qual entesta e as duas ruas da Madeira e do Loureiro, não era demais o espaço com que se podia contar, sendo até para desejar que ao menos o comprimento da estação fosse maior.

Projectou-se construir um edificio, do topo do qual nascessem as diversas plataformas para os serviços de passageiros, ficando de um lado o feixe de linhas destinadas á partida e do outro as da chegada e limitando-se lateralmente a estação por dois armazens e respectivas linhas com destino á

pequena velocidade, com acesso pelas ruas da Madeira e do Loureiro.

Seja dito de passagem: tão grandes proporções tem já hoje (e muito maiores as terá no futuro, o movimento de passageiros e recovagens na estação central que não será possível deixar de lhe destinar toda a estação. Se ali se estabelecer a pequena velocidade, será preciso restringir esse ramo de tráfego, quer limitando a natureza das mercadorias ou o peso das remessas, quer elevando as taxas, para evitar uma affluencia incompativel com o espaço disponivel.

Será preciso, talvez, fomentar o desenvolvimento da recovagem ou crear um serviço especial de pequena velocidade accelerada, affastando assim da estação central o grosso trafego de mercadorias, que ella não comporta e que melhor cabimento tem na estação de Campanhã e na da Alfandega depois de convenientemente alargada.

O delineamento do edificio de passageiros da nova estação foi naturalmente objecto d'estudo attento, com o fito de o tornar digno da cidade e do local em que era construido.

Já em 29 de julho de 1889 e 14 de Maio de 1894 tivera o Conselho Superior de Obras Publicas de se pronunciar ácerca dos projectos elaborados, e por ultimo, em 6 de dezembro de 1897, consultára sob e um projecto notavel elaborado pelo architecto o sr. Marques da Silva, que acabára havia pouco tempo a sua educação profissional em Paris, e que déra com um seu projecto a prova de competencia necessaria, para lhe ser conferido pelo Governo francez o seu diploma.

Em 1898, quando esse projecto estava sendo revisto, em harmonia com as instrucções da Direcção do Minho e Douro, resolveu-se reunir no mesmo edificio os serviços do caminho de ferro e os de correios e telegraphos.

Nova remodelação foi necessario fazer, da qual resultou o projecto datado de 20 de agosto de 1901, orçado em 258:377\$700 réis, pelo baixo.

Entretanto seguiam as obras de construcção do terra-pleno do lado da rua do Loureiro, constituidas pela demolição da igreja de S. Bento, desaterro e construcção de um difficil muro de sustentação do terreno de grande cota em que se erguiam numerosos predios e construcção dos canos d'esgoto.

No referido projecto corria-se sobre o caes coberto da rua do Loureiro um andar superior, cuja maior largura era obtida apoiando-o sobre pilares avançados em relação á frente do armazem e ao qual se dava acesso por uma passagem sobre o pátio, em communicação com a rua do Loureiro,

Ouvida sobre o projecto a Inspecção Geral dos Correios e Telegraphos, julgou que, em relação ao presente, ficariam os serviços telegrapho-postaes bem installados, sem ensanchas porém para o seu mais que provavel desenvolvimento futuro.

Em consulta de 10 de julho de 1902 foi, pelo Conselho Superior de Obras Publicas, detida e proficientemente examinado o projecto. Ponderava-se nella a grande importancia dos serviços do caminho de ferro e a necessidade de não tolher a sua futura expansão, dada a sua natureza progressiva, na estação principal de uma rêde em via de se completar e numa cidade cuja população e movimento crescem de dia para dia.

Sacrificar pois, esses serviços a uma installação dos correios e telegraphos, que dentro de poucos annos podia ser deficiente, seria pouco prudente. Mais valia deixar independentes e em edificios distinctos os dois serviços comtanto que na nova estação houvesse uma estação telegrapho-postal para o trafego da ultima hora, como é uso em toda a parte.

Resolvida assim a questão prévia, sobre essa base de destino exclusivo da estação para o serviço ferroviario formulou o Conselho os principios que deviam presidir á distribuição, fazendo em harmonia com elles a critica do projecto.

As conclusões d'esse parecer foram sancionadas por despacho ministerial de 4 de agosto de 1902, que mandou elaborar novo projecto nas condições indicadas.

Esse projecto, datado de 12 de março de 1903 e orçado em 191:965\$000 réis, foi o objecto de consulta de 14 de maio do mesmo anno, do Conselho Superior de Obras Publicas, que o julgou bem estudado e accorde com as indicações dadas anteriormente, digno portanto de approvação mediante alguns retoques da fachada principal que não influíam na distribuição interior.

Por portaria de 16 de maio de 1903 foi aprovado o projecto, prescrevendo-se novo estudo da ornamentação da fachada, independente do começo da construcção, que foi ordenada por decreto de 10 de setembro de 1903.

A primeira pedra do edificio fora collocada solememente por sua Magestade El-Rei, por occasião da sua visita ao Porto em 1900; não pudera porém proseguir a construcção por não estarem resolvidas as questões suscitadas pelo delineamento do projecto.

Começaram-se os trabalhos em novembro de 1903 por tarefas sob a proficiente e zelosa direcção do distincto engenheiro Basilio de Sousa Pinto, chefe de via e obras, coadjuvado pelo habil architecto auctor do projecto.

Construíram-se o caes coberto da rua do Loureiro, as

plataformas de passageiros, os canos d'esgotos que ainda faltavam e os alicerces do edificio de passageiros que nalguns pontos tiveram de ir a grande profundidade.

O novo projecto da fachada principal, reproduzido na gravura que acompanha o presente artigo, foi approved por portaria de 22 de abril de 1904, e por despacho da mesma data auctorizado o emprego no seguimento da construcção do sistema de tarefas empregado com excellent resultado nos trabalhos começados.

O corpo central da estação é constituido por um amplo vestibulo de 14 metros de largura por 42 metros de comprimento, em que se encontram as bilheteiras e que dá acesso para uma plataforma de topo da qual nascem tres plataformas do serviço de passageiros, uma central e duas lateraes separadas por grupos de linhas.

Do lado da rua da Madeira ficam no corpo lateral o restaurante, as salas d'expedição de bagagens e recovagens e as salas d'espera. Do lado da rua do Loureiro estão installados os serviços á chegada e a estação telegrapho-postal.

A seguir aos corpos lateraes do edificio de passageiros ficam os dois caes cobertos destinados ao serviço de mercadorias em pequena velocidade, ladeados pelos respectivos pateos de acesso.

Sobre o corpo lateral da rua da Madeira ficam em dois andares as installações dos serviços centraes da direcção do Minho e Douro. Em correspondência na rua do Loureiro ficam habitações de pessoal, que mais tarde poderão ser aproveitadas para expansão dos mesmos serviços.

O grupo central de linhas vem entestar com a plataforma do topo, devendo ser ligadas entre si por uma carangueja electrica.

Os dois grupos lateraes são mais curtos, ficando entre as plataformas lateraes e os caes cobertos.

Na altura conveniente são atravessadas todas as linhas por uma via de carangueja electrica de nivel para manobras de carruagens e vagons de umas para outras.

Parte da plataforma central fica dentro do tunnell principal para se aproveitar a maxima extensão de linhas, visto ser impossivel avançar mais com o edificio de passageiros em vista da exigua largura da praça que dá acesso.

A fachada, elegante e bem estudada, sobria de ornatos sem ser pobre, accusa bem as diversas partes do edificio, não desmerecendo do local em que vai ser erigida.

Fica assim o Porto dotado com uma boa e elegante estação central, sendo apenas para lamentar que as condições do local não permitam dar-lhe mais amplas proporções.

J. Fernando de Sousa



PORTO — A ponte de D. Maria Pia

Linhas Estrangeiras

Após a conclusão dos trabalhos de electrificação da linha ferroviária de Oeste para Viena, os Caminhos de Ferro Federais Austríacos estabeleceram um novo programa de electrificação, que já foi iniciado este ano e para o qual o Governo Federal aprovou os créditos especiais a repartir por vários anos. A rede electrificada abrange actualmente 1.350 quilómetros de via e o novo programa prevê a electrificação de 1.100 quilómetros. Os trabalhos de electrificação atingiram o seguinte estado: acabadas as obras na linha de Bregenz a Lindau, a tracção eléctrica começará a funcionar no decorrer do próximo ano entre Passau e Wels, o mesmo sucedendo nas linhas de Villach e em Viena, estando em montagem um segundo troço entre Villach e Klagenfurt. A planificação para o fornecimento de energia eléctrica a este troço de via, assim como para os de Klagenfurt-St. Veit e Viena-Gloggnitz estão já em vias de realização. Os trabalhos preliminares para o troço de Eben-Schladming-Seltztal estão também em curso. Nestes troços de via férrea, a electrificação deverá ficar concluída durante 1955.

Depois do fim da guerra, o número de novas locomotivas eléctricas postas em serviço eleva-se a 50: estão em construção 44 novas locomotivas e fazem-se presentemente negociações para a aquisição de mais 55 locomotivas eléctricas.

FRANÇA A S. N. C. F. põe à disposição dos amantes de desportos de Inverno o bilhete «Week-end de sports d'hiver», que dá uma redução de 30 %. Este bilhete é vendido para todas as classes, em todas as estações, desde o último fim de semana de Novembro ao primeiro fim de semana de Abril para as estações de Grenoble, Gap ou Prunières, Pierrelatte-Nestales, Briançon, Chamonix, Annecy, Font-Romeu, Les Houches, Bagnères-de-Luchon, Sallanches-Combloux-Megève, Le Mont-Doré, Thenon ou Cluses, Moutiers-Salins-Bride, Saint-Corvais le Fayet, Bourg-Saint Maurice, Saint-Michel, Vallaire, Annemasse. Percurso mínimo: 200 quilómetros, incluindo o regresso. Os bilhetes de fim de semana são válidos 4 dias em fim de semana, de sexta-feira pela manhã a segunda-feira, à meia-noite. Quando dos feriados oficiais, os bilhetes são válidos de manhã da ante-véspera da festa legal até ao dia seguinte da mesma festa à meia-noite.

A S. N. C. F. concede outras facilidades aos passageiros: os bilhetes de grupo, os bilhetes turísticos, o bilhete combinado (comboio-autocarro) e o bilhete familiar.

—Vão ser introduzidos melhoramentos no Serviço de comboios.

O serviço de 1955-1956 começará em 22 de Maio próximo e terminará em 2 de Junho de 1956.

Eis os melhoramentos que se verificarão no Serviço actual:

Rápido «Simplon-Orient»: carruagens de 3.^a classe em todo o percurso Paris-Atenas. Avanço de 1h.,28 na chegada à capital da Grécia. Demora de 1h.,20 mais em Atenas (relativamente à partida).

Rápido «Orient»: receberá em Estrasburgo uma carruagem Calais-Viena de Áustria e uma carruagem-cama Calais-Salzburg.

«Nord-Expresso»: de 9 de Junho a 18 de Setembro, será desdobrado por um Rápido «Paris-Escandinávia».

«Arlberg-Orient» Expresso: neste Serviço serão aplicados dois horários segundo os períodos de circulação.

Tráfego franco-britânico: a estação de Boulogne abrirá a 10 de Junho de 1955.

«Expresso de Roma»: Será acelerado mais de 1 hora em cada sentido.

Suiça Espanha: a partir de 2 de Outubro de 1955, um comboio-automotora fará a ligação Genebra-Port-Bou-Barcelona.

«Sud-Expresso»: Modificar-se-ão os horários a fim de permitir novas correspondências com Bruxelas-Amsterdão-Estrasburgo e Sarrebruck.

Paris-Marselha-Vintimilla: Os comboios Mistral 1 e 2 farão o percurso Paris-Marselha e viceversa em 8 horas.

Electrificação da secção Macon-Bourg-Ambérieu: acelerar-se-ão as relações entre Paris, Genebra, a Itália e as estações de Saboia.

Paris-Limoges: o comboio 1027 assegurará a ligação Paris-Limoges em menos de 4 horas.

Paris-Dives-Cabourg: o material será mais confortável.

—Em 1956, cerca de 1.000 passagens de nível estarão equipadas com dispositivos automáticos de sinalização.

Quinhentas passagens de nível possui actualmente a nova sinalização rodoviária. Esta comporta, a uns cem metros antes da passagem de nível, um sinal de aviso fixo, comportando uma locomotiva e com os dizeres: «Sinal Automático», o que permite aos automobilistas tomarem as suas disposições para pararem o veículo no caso em que a via esteja fechada. Imediatamente antes da passagem de nível, há o «sinal de posição», à direita da estrada. Tem uma cruz de Santo André, estando os dois braços tracejados a vermelho e branco. A Cruz é encimada por duas luzes vermelhas tremeluzentes e pela inscrição «Cuidado com o Comboio-Perigo», que se iluminam 20 segundos antes da passagem do comboio mais rápido e apenas se apagam depois da passagem, ao mesmo tempo que se ouve um timbre

fortíssimo. O dispositivo é comandado por uma espécie de alavanca, colocada na via e que o próprio comboio acciona antes de entrar na passagem de nível. Em caso de avaria, os sinais ficam na posição de via impedida. Esta sinalização, instalada de modo geral nos pontos em que a circulação é média, está conforme com a nova regulamentação internacional.

— Mais de 5.000 quilómetros de linhas ferroviárias da França vão ser electrificadas antes do fim do corrente ano, representando cerca de 34 por cento do total da rede explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Franceses.

Os Caminhos de Ferro Britânicos, **INGLATERRA** explorados pelo Estado, anunciaram recentemente um plano de modernização de 15 anos e no valor de 1.200 milhões de libras, segundo o qual as máquinas a vapor serão «virtualmente eliminadas» das áreas importantes do país.

O plano declara: «O fim da era do vapor aproxima-se».

O plano inclui uma proposta de 345 milhões de libras para passarem a circular comboios eléctricos e Diesel na maior parte da rede ferroviária da nação e para uma «completa remodelação» do transporte de mercadorias.

A Comissão Britânica de Transportes acumulou um «déficit» que se aproxima dos 50 milhões de libras, desde que passou a explorar os Caminhos de Ferro em 1948, depois destes terem sido nacionalizados pelo Governo Trabalhista.

A Comissão prometeu que aquele plano «trans-

formaria virtualmente» os serviços ferroviários. Para os passageiros quereria dizer «serviços rápidos, limpos, regulares e frequentes, eléctricos ou a Diesel, em todas as grandes áreas urbanizadas.

Acerca da energia atómica a Comissão disse que a sua utilização parecia que seria provavelmente indirecta—«por meio da utilização de energia nuclear nas centrais geradoras de energia eléctrica em vez de o ser através do desenvolvimento de locomotivas a energia atómica».

Espera-se que o Parlamento discuta o plano em breve quando lhe for pedido para aprovar o aumento de empréstimos à Comissão de Transportes.

O sr. W. M. Codrington, presidente e **NIASSALAN-** director-gerente da Nyassaland Rail-
DIA ways, visitará brevemente a cidade de Salisbury para conferências financeiras com o governo Federal da África Central.

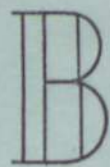
A Nyassaland Railways e a sua associada, Trans-Zambesia Railway, planeiam gastar perto de 1 milhão de libras em desenvolvimentos capitais, incluindo £550.000 em locomotivas e material circulante. Ao abrigo dos termos do Plano de Desenvolvimento de três anos, o Governo Federal fornecerá £552.500.

Além disso, o Governo Federal comprometeu-se gastar £120.500 na melhoria das facilidades portuárias do Lago Niassa para acelerar o serviço de navios à volta do Lago, explorado pela Nyassaland Railways. Estas melhorias estão planeadas para Kota Kota, Nkta Bay e Kaporo.

RONDA DOS BAIRROS



BELÉM



BELÉM não é apenas uma imponente sequência de relíquias históricas e artísticas que nos recordam a epopeia heróica de naus e caravelas que desbravaram oceanos; é também um dos bairros mais belos e majestosos da Capital.

Local escolhido para a Grande Exposição do Mundo Português, beneficiou, nessa altura, de grandes melhoramentos que muito vieram realçar as relíquias manuelinas que são os Jerónimos e a Torre de Belém.

Recomendando, aos não iniciados nos encantos de Lisboa, a ronda deste bairro, não podemos deixar de assinalar que em Belém se podem também admirar os museus dos Coches, de Arte Popular e Etnológico Dr. Leite Vasconcelos.

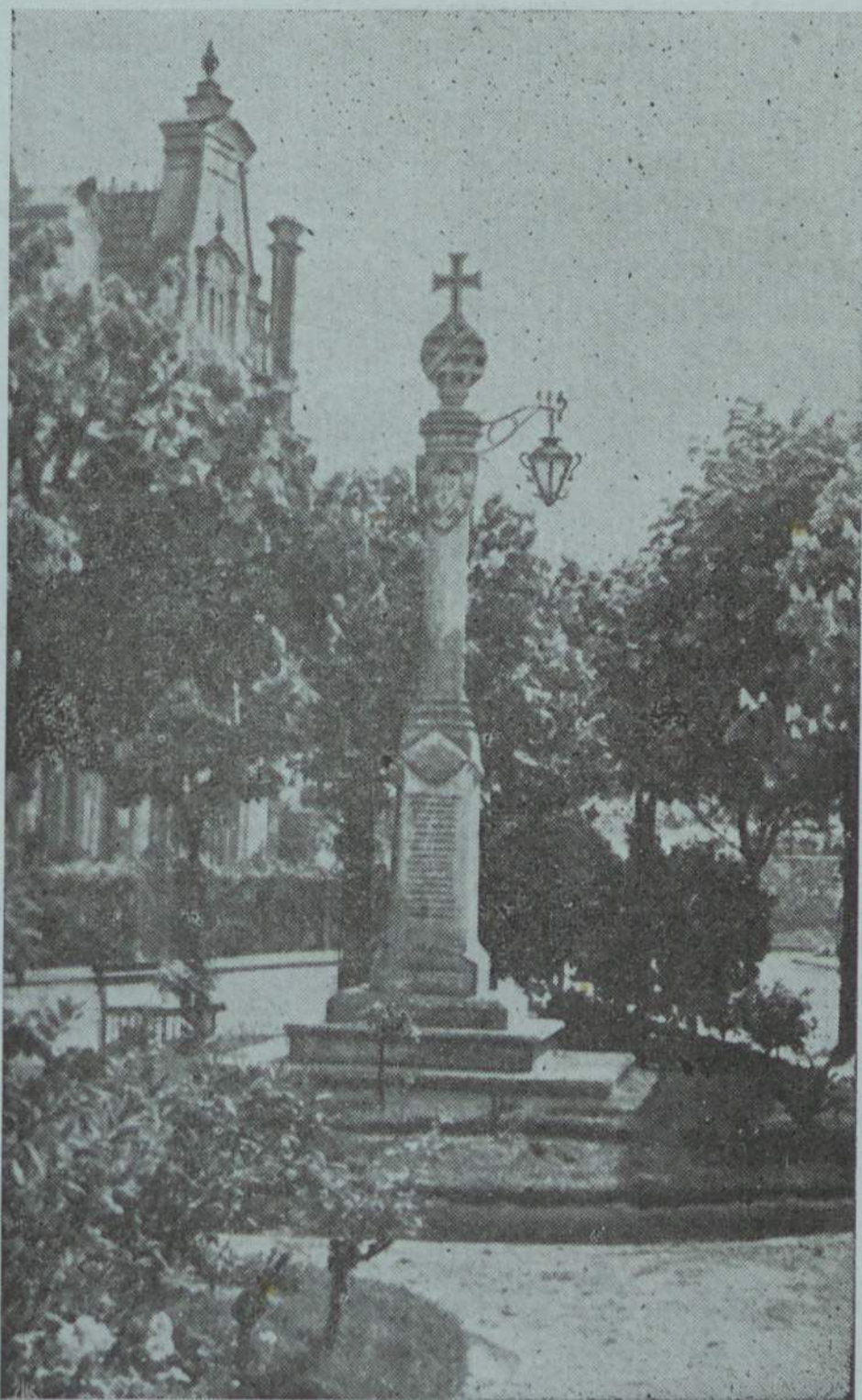
Mas, para além de tantas preciosidades e motivos gratos aos amantes das coisas belas do espírito, o que em Belém constitui principal atracção é a estreita convivência entre a cidade e o Tejo. E, para compreendermos até que ponto essa convivência terá influído no nosso destino de argonautas, basta que nos quedemos por instantes a olhar, com olhos de ver, o imponente conjunto da Praça do Império onde tudo nos fala dos novos mundos que demos ao Mundo.

Os eléctricos das carreiras 15, 15-A, 15-B, 16, 17 e 17-A, e os autocarros das carreiras 12 e 14, situam este bairro a poucos minutos da Baixa.



ESTARREJA

Estarreja é cabeça de um populoso concelho e, como vila, uma das mais importantes e pitorescas da região de Aveiro. A sua feira anual de 15 de Janeiro dá a medida justa da sua riqueza pecuária. É uma terra de encantos, esta. A Senhora do Monte as margens do rio Antuã, a fonte do Bedueiro, no lugar do Casal de Salreu, o Alto de S. João, em



Estarreja — Monumento à memória dos Mortos da Grande Guerra

Fermelã, a estrada de Santo Amaro no Pinheiro da Bemposta, entre Santiais e Minhoteria, oferecem ao visitante espectáculos admiráveis e inesquecíveis.

Duas romarias tradicionais popularizaram Estarreja e chamam, todos os anos, farta e animada concorrência de forasteiros de longes terras: a de Santa Marinha, na freguesia de Avanca, no dia 18 de Julho, e a da Senhora do Monte, na freguesia de Salreu, no dia 15 de Agosto.

Para o progresso desta linda terra tem concorrido o caminho de ferro, cuja estação está situada dentro da própria vila.

Externato de D. Egas Moniz

DIRECTOR

Dr. Augusto César de Oliveira Marques Ramos

* c *

TELEFONE, 34

ESTARREJA

David Marques Tavares EXPORTADOR

VINHOS «DAVID» (MARCA REGISTADA)

GRANDES ARMAZÊNS DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

Cod. Ribeiro-Bentleys — Teleg. «DAVID»

Telef. 30 — Apart. 2 — ESTARREJA — PORTUGAL

Fábrica de velas de stearina e velas de cera

CASA FUNDADA EM 1904

COSTA & C.^a

VELAS DE CERA DE TODOS OS TAMANHOS

Exportação para o Continente, Ilhas e África

TELEFONE, 38 — S. JOÃO DA MADEIRA — (PORTUGAL)

A AIROSA

FÁBRICA DE CALÇADO

Santos Leite & Irmão, L.^{da}

TELEFONE, 14

APARTADO N.º 27

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

EMPRESA INDUSTRIAL DE CHAPELARIA, LDA.

FELTROS de Pêlo e de Lã

CHAPÉUS de Pelo, de Lã, de Palha e de Pano

ARTEFACTOS DE BORRACHA
SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Agência no Porto :

Rua de Sá da Bandeira, 222-1.º

Telefone 27692

Sede :

S. João da Madeira

Telefone 5

FÁBRICA DE MOSAICOS
DE**João da Palma***Materiais de Construção*Travessa da Banha **BEJA** Telefone N.º 266**José Alexandre da Fonseca**

CASA FUNDADA EM 1904

Telefones N.ºs 155-324 — Telegramas J A F — Caixa Postal 26

CORTIÇA EM PRANCHA, CORTIÇA
VIRGEM, APARAS, ROLHAS,
QUADROS, BOIAS DE PESCA, ETC.

Rua da Senhora da Saúde, 62 a 78

FAROPADARIA ESTRELA
DE**Alfredo Sario Junior, Herd.^{ros}**

TELEFONE 83

GOUVEIAESTABELECIMENTO
DE**José Ferreira Amaral**

MERCEARIA, FAZENDAS BRANCAS e MIUDEZAS

GOUVEIA-S. PAIO

PADARIA VIRIATO

DE

ALVARO DA PURIFICAÇÃO

TELEE. 81

GOUVEIA

PADARIA SAMPAIENSE

DE

CRISTIANO D. SIMÕES

GOUVEIA-S. PAIO**ANTÓNIO PATRÍCIO**

com Casa de Frutas, Legumes e outros artigos

Rua Direita

GOUVEIA**FRIAS & GONÇALVES, LDA.**Distribuidoras da afamada Levedura Activa da Cruz Quebrada — Agentes da Sociedade Central
de Cervejas — Depositários das excelentes águas de Vidago, Melgaço e Pedras Salgadas

TELEFONE 2020

CALDAS DA RAINHA

Recortes sem Comentários

O futebol fomenta ódios e vaidades

MADRID—«O Padre Venâncio Marcos, sacerdote popular que faz palestras pela rádio, declarou aos espanhóis que a sua paixão pelo futebol encoraja a vaidade, ódio, rixas de família e prejudica relações internacionais.

«O futebol é o ópio das massas e os seus efeitos são lamentáveis» — afirmou numa palestra pela rádio. Além disso, paganizava o domingo.

«E' tempo de dizer, basta! em face deste ciclone social que está a arrancar pelas raízes tantas coisas boas» — declarou.

O padre Marcos, de 47 anos, que desempenhou o papel de um bispo, em 1951, num filme espanhol baseado na guerra civil, formulou assim as razões por que se deve pôr termo a essa loucura.

O orgulho pela sua equipa torna as pessoas estupidamente vãs; a mania do futebol ensina ódio aos seus rivais. Gera-se uma atmosfera de guerra; é encorajado o desejo de vingança; o futebol aumenta as rixas familiares. Um casal, em Granada, anteriormente feliz, pediu, recentemente, a separação por divergências àcerca do futebol tornarem a sua vida impossível; o futebol prejudica presentemente relações internacionais e desafios com certas nações devem ser suspensos, se não desejamos ver essa loucura arruinar o trabalho executado tão cuidadosamente pela diplomacia; os concursos de prognósticos de futebol estão a provocar nos espanhóis a paixão pelo jogo; pessoas de meios modestos gastam muito mais do que podem a assistir a desafios e nos prognósticos; é desperdiçado muito tempo por causa do futebol — assistindo a desafios e em discussões intermináveis, muitas vezes durante as horas de trabalho; o domingo, o Dia do Senhor, é paganizado. Para os entusiastas do futebol, o jogo é o rei do domingo; — não é o Dia do Senhor mas sim o dia do futebol; o verdadeiro espírito desportivo é arruinado pelo actual espírito de paixão do jogo; e as massas tendem para se tornarem embrutecidas. Não têm tempo para ler, estudar ou outras ocupações úteis semelhantes». — (REUTER).

Substituição de narizes

Em doze minutos um mau nariz pode ser substituído por um outro perfeitamente afrodisíaco — eis o que nos dizem o prof. Gérard Manuel e os drs. Barri e Brux, especialistas da cirurgia maxilo-facial. A receita é de uma simplicidade que cativa. Olhai: no decurso da operação basta utilizar uma resina especial, que, preparada a temperatura conveniente, pode moldar-se em quatro minutos e secar em cento e oitenta segundos. Deste modo, o nariz de Cleópatra ou o não menos célebre de Francisco I ficam ao alcance de todos os que sonham narizes célebres. Os que preferem narizes perfeitos, inspirados nas perfeições da estatuária grega, também não ficam desarmados. É tudo uma questão de resina.

(De *O Século*)

Crimes repugnantes

ENTRONCAMENTO, 6 — Em tribunal colectivo, presidido pelo juiz corregedor, sr. dr. Mário de Sousa Sequeira, que tinha como adjuntos os juizes das comarcas da Golegã e do Cartaxo, respectivamente os srs. drs. Aníbal Aquilino Ribeiro e Morgado Florindo, foram julgados, no tribunal da Golegã, por crimes graves e repugnantes, praticados nas pessoas de suas filhas e irmãs, o moleiro Manuel Brás da Silva e

seus filhos Rafael e Gabriel Duarte Silva. Como delegado do Ministério Público estava o sr. dr. Américo Tomás de Almeida, sendo a defesa feita pelos srs. drs. Carlos Borges e José Francisco Antunes Duarte. O tribunal condenou o Manuel Brás em 16 anos de prisão maior, no mínimo de imposto de justiça e 20.000\$00 de indemnização ás ofendidas — Henriqueta, de 14 anos, e Deolinda de 16 — e o Rafael e o Gabriel em 6 e 4 anos, respectivamente, de prisão maior, no mínimo de imposto de justiça e 10.000\$00 de indemnização ás duas ofendidas. O julgamento, dada a repugnância dos crimes cometidos, despertou vivo interesse nesta região.

(Do Diário Popular)

Pare!

O agente comercial sr. Jacques Loret tinha pressa de chegar a Béthune. O seu carro, um pequeno automóvel de 15 cavalos, já devia estar reparado. Por isso anteontem, de manhã, correu à oficina, em Paris, tomou conta do volante e pôs-se, a boa velocidade, a caminho do norte.

Dai a pouco chegou o chefe da oficina e foi informado de que o cliente saíra com o automóvel. Ficou alarmado. Faltava apertar um parafuso do «cardan» da transmissão, peça importante do veículo. Se a porca se soltasse em plena velocidade, haveria, decerto, um acidente mortal.

Numa angústia indescritível, o garagista telefonou ao Grémio da classe, explicou o que havia e pediu conselho. E os dirigentes da organização, pensando que o sr. Loret podia muito bem ir a ouvir o seu aparelho de telefonia, apelaram para a radiodifusão francesa.

Às 14,15 a emissão de «Paris-Inter» suspendeu-se bruscamente e uma voz comovida lançou ao ar esta mensagem: — «Pede-se a toda a pessoa que encontrar o sr. Jacques Loret que o avise de que o seu carro com a matrícula 10-M-75 não está em estado de andar. Arrisca-se a um grave acidente».

E daí a pouco, numa intimativa dramática:

— Pare, sr. Jacques Loret! O sr. leva a morte no seu automóvel!

Nesse momento, o apressado automobilista almoçava alegremente em Béthune, com seus pais. O aparelho da sala estava aberto e não foi preciso avisá-lo: ele próprio ouviu, com terror retrospectivo, o calafriante apelo da rádio.

Por milagre, o parafuso desapertado mantivera-se bem durante os 204 quilómetros de Paris a Béthune. O regresso teria sido fatal ao sr. Loret.

Este dirigiu-se logo a uma oficina, para a reparação indispensável, e, pelo telefone, agradeceu para Paris aos que lhe haviam salvado a vida.

(Do Diário de Notícias)

Dá uma das vistas por uma fábrica...

RIO DE JANEIRO, 21, Fevereiro. — Pela primeira vez na história do Mundo, um olho humano será trocado por uma fábrica, se for coroada de êxito a oferta feita pelo pequeno industrial da cidade do Porto, sr. António Dias dos Santos, através de uma carta enviada à redacção do vespertino *A Noite*, desta cidade.

Nela, o signatário declara-se disposto a vender um dos seus olhos, não diz se o direito ou o esquerdo, por 200 m. cruzados, destinando-se esta quantia à montagem de uma fábrica, no Brasil, para a manufactura de um produto denominado «Frutervina».

O sr. Dias dos Santos, que declara que já fez idêntica oferta nos Estados-Unidos mas não recebera qualquer resposta, informa que tem olhos castanhos e que, embora já tenha 47 anos de idade, aparenta apenas 37. — (ANI).

Florival Mendes Baptista

CARPINTARIA MECÂNICA E CONSTRUÇÕES CIVIS

Rua Senhora da Saúde

FARO

TELEF. 742

Centeno, Cumbreira & Rodriguez

FÁBRICA DE CONSERVAS DE PEIXE

Tele } gramas: PENINSULAR
fone N. 17

VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

António Cosp & C.^a, L.^{da}

CORTIÇAS E TODOS OS SEUS DERIVADOS

TELEFONE 148

End. Tel.: COSP FARO

Caixa Postal N.º 22

FARO
(PORTUGAL)

JOSÉ TELES RODRIGUES

FERRAGENS E TINTAS

LARGO DA PALMEIRA

FARO

Telefone 237

Telegramas: TELES RODRIGUES

Fabrico de peças diversas
Construções

TELEFONE 551

TORNO MECÂNICO
Soldaduras

Manuel Raimundo Guerreiro

MECÂNICA GERAL

Reparações de Automóveis, Tractores, Motores Industriais,
Debulhadoras, Fagulheiros, Máquinas a Vapor, etc.

RUA DA LOBATA

BEJA

CASA RODRIGUES

DE

QUIRINO JOSÉ OATITA

CEREAIS, LEGUMES E LÃS

Telegramas: 40, 41, RUA DO TOURO, 42, 43 Telefone:

Casa Rodrigues

BEJA

(Residência 232)

RAUL FOLQUE & FILHOS, L.^{da}

Conservas de peixe «FOLQUE»

A marca preferida pelos apreciadores da qualidade

Atum do Algarve em azeite e salmoura

Sardinhas e Anchovas

Apartado 19 — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO — Telefone 53

Manuel Amador Barros Martins

Telef.: BARROS MARTINS

Telef. 9 — P. P. C.

Agente de A Tabaqueira

Subagente da Companhia Portuguesa de Tabacos

MERCEARIAS, LEGUMES, ESPECIARIAS E MIUDEZAS

Torrefacção e Moagem mecânica de cafés e misturas

Armazém e Escritório:

2—Rua João Conforte—9

BEJA

Secção de Vendas a Retalho:

12—L. de Santa Maria—13



REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND

O cúmulo da pouca sorte

Uma senhora residente em Arras teve o palpite que a sorte grande saíria num número terminado em 73, mas, por engano, o cauteleiro entregou-lhe e ela aceitou um bilhete terminado em 74.

Depois de andar a roda, ao verificar que na lista todos os números terminados em 73 apareciam com um prémio de 3.000 francos, a senhora, extremamente enervada, atirou com o bilhete para a braseira do fogão de sala.

Horas depois, o cauteleiro batia-lhe à porta a anunciar que o bilhete que lhe havia vendido estava premiado com um milhão de francos...

(Dos jornais)

Mais selos

Vão ser postos em circulação novos selos. É uma emissão de vinhetas de nove valores diferentes, representando as efigies dos reis da primeira dinastia. A documentação é naturalmente difícil — tratando-se, portanto, de interpretações do autor dos desenhos, o pintor António Lino. Na vasta série de emissões filatélicas que têm sido postas a circular, é justo repetir que algumas delas são de excelente qualidade, pelo desenho, colorido e impressão. Mas a pergunta, que não é de perícia filatélica, talvez seja de justificar a quem se socorra apenas de senso comum: a pequena galinha dos ovos de ouro não estará em risco de morrer no choco, à força de lhe quererem tirar pintos?

(Do Diário de Lisboa)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

O «Diário do Governo», n.º 48, III Série, de 26 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 18 do corrente o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que amplia a maior número de rubricas de produtos cerâmicos as disposições que vigoram sobre o transporte destes produtos e suas matérias-primas segundo o aviso ao público B. n.º 174, de 13 de Janeiro de 1953, o qual é, em consequência, anulado e substituído.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 19 de Fevereiro de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo», n.º 57, III Série, de 9 de Março de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 1 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a anular e a substituir o aviso ao público Te. n.º 20, de 19 de Abril de 1950, que estabelece bónus para o transporte de azeite de oliveira, mediante determinadas condições.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 3 de Março de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José Antonio Miranda Coutinho*.

José Avelino Soares Belo

FAIANÇAS ARTÍSTICAS E REGIONAIS

CALDAS DA RAINHA

DEPÓSITO:
Rua Frederico Pinto Basto, 21
Telef. 2016

FÁBRICA:
Rua da Fé, 11 e 15
Telef. 216

Veríssimo Duarte & C.^A, L.^{DA}

MERCEARIAS, ADUBOS E CEREAIS

GROSSO E RETALHO

CORRESPONDENTES BANCÁRIOS

Telegr: VERIDUARTE — BOMBARRAL — TELEFONE 12

Francisco Gomes dos Santos

Concessionário do RESTAURANTE CAMINHO DE FERRO

CALDAS DA RAINHA

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 caixas - 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.

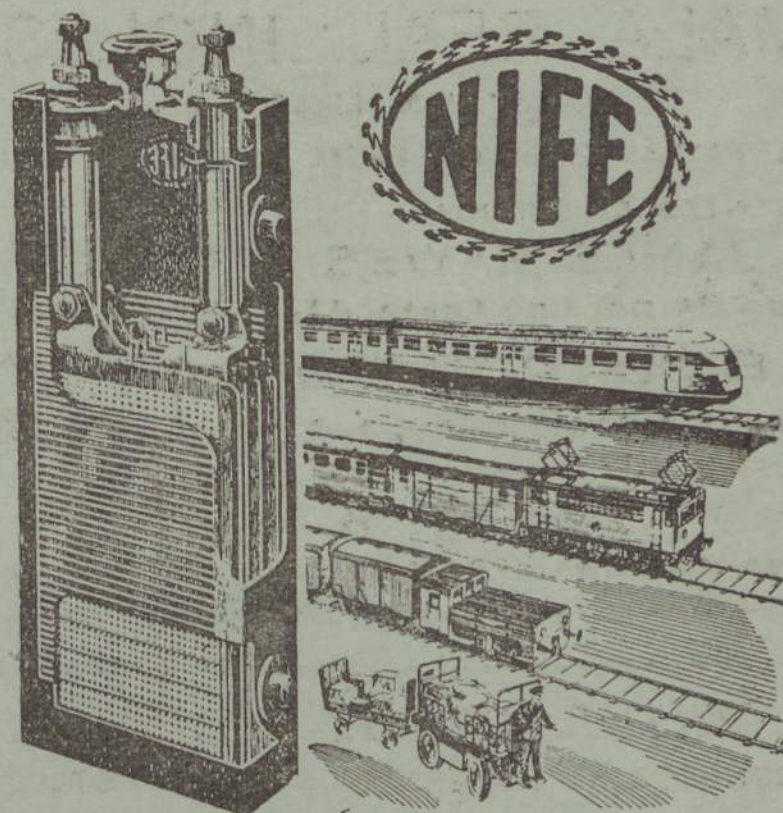
STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias - Fornos especiais - Grellhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«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

L I S B O A

136, Rua do Almada - Telef. 2 7167 - P O R T O



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

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

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL, LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

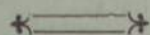
REPRESENTANTES GERAIS:

J. COELHO PACHECO, LDA.

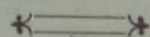
Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 42188-Lisboa

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

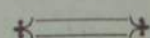


CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
* BETÃO PREESFORÇADO *



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

Telef. 49313 - L I S B O A



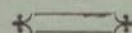
Delegação no P O R T O :

Praça Filipa de Lencastre, 22

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E - Rua do Ataíde, 7-A

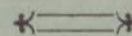
L I S B O A



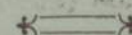
LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

- :: - ou £ 3.000.000 - :: -



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 - Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telef. 23232/4,5**E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}**Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJOO MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO-ELVAS****INERTOL—ICOSIT—ELASTOBIT**

PRODUTOS ANTI-CORROSIVOS E DE PROTECÇÃO

*As melhores referências nos empreendimentos
Hidro-Eléctricos, Indústria e Construção Civil*

DEPOSITÁRIOS:

A ALGODOEIRA W. STAM, LTD.^ARua de Entreparedes, n.^o 60,62—PORTO

Telef. 27647/8,9

AGENTE EM LISBOA:

A. DOS SANTOS JÚNIORRua Castilho, n.^o 57-solo — LISBOA

Telef. 56999

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR **5\$50** 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

**ESCOLA ACADÉMICA**

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 662430

INTERNATO E EXTERNATO**SEXO MASCULINO**Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primá-
ria — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —**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

Material ferroviárioMaterial circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos**WIESE & C.^A, L.^{DA}**

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

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

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.^o

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

Endereço Telegráfico: VINISUL

ARMAZENS: **AREALVA—Almada**

TELEFONE: ALMADA 17

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES:

Norte da Europa / S. Tomé e Príncipe / Congo Belga e Angola
Metrópole / Cabo Verde e Guiné
Metrópole / S. Tomé e Príncipe e Angola
Anvers / Portugal

///

Tramping — Consignações — Trânsitos
Serviço de Reboques Fluviais e de Alto Mar
Lanchas — Fragatas — Batelões

///

Escritórios: Rua do Comércio, 39 — Lisboa — Telef. 26314 / 26315
Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27363

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. 3 2151/54 e 3 2261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

TOSSE?



da 1092/1