

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

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

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

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

LISBOA

TELEFONES: (P. B. X.) 20158
DIRECÇÃO: 27520



CONSELHO DIRECTIVO :

RAUL DA COSTA COUVREUR, Presidente Aposentado do Conselho Superior de Obras Públicas e Membro Honorário da Associação Internacional de Caminhos de Ferro; *MANUEL J. PINTO OSÓRIO*, Engenheiro e Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Comandante *ÁLVARO DE MELLO MACHADO*, da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela; *ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL*, Engenheiro e Director da Sociedade Estoril; Major *MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA*, Administrador Delegado na C. P.; Doutor *JOÃO FARIA LAPA*, Professor Universitário do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras; General *JÚLIO CARLOS BOTELHO MONIZ*, do Estado Maior do Exército

DIRECTOR-GERENTE E EDITOR :

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

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

REDACÇÃO :

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

COLABORADORES :

CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; *D. GABRIEL URIGUEN*, Engenheiro e Funcionário Superior da «RENFE»; *HUMBERTO CRUZ*, Major-Aviador; Major *ADALBERTO FERREIRA PINTO*, Engenheiro Civil; *DR. MANUEL MÚRIAS*; *DR. ROGÉRIO TERROAES VALENTE*; *FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO*, Engenheiro; *EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES*, Engenheiro e *EURICO GAMA*, Escritor

69.º ANO

1956

Índice dos Artigos e Secções do 69.º Ano

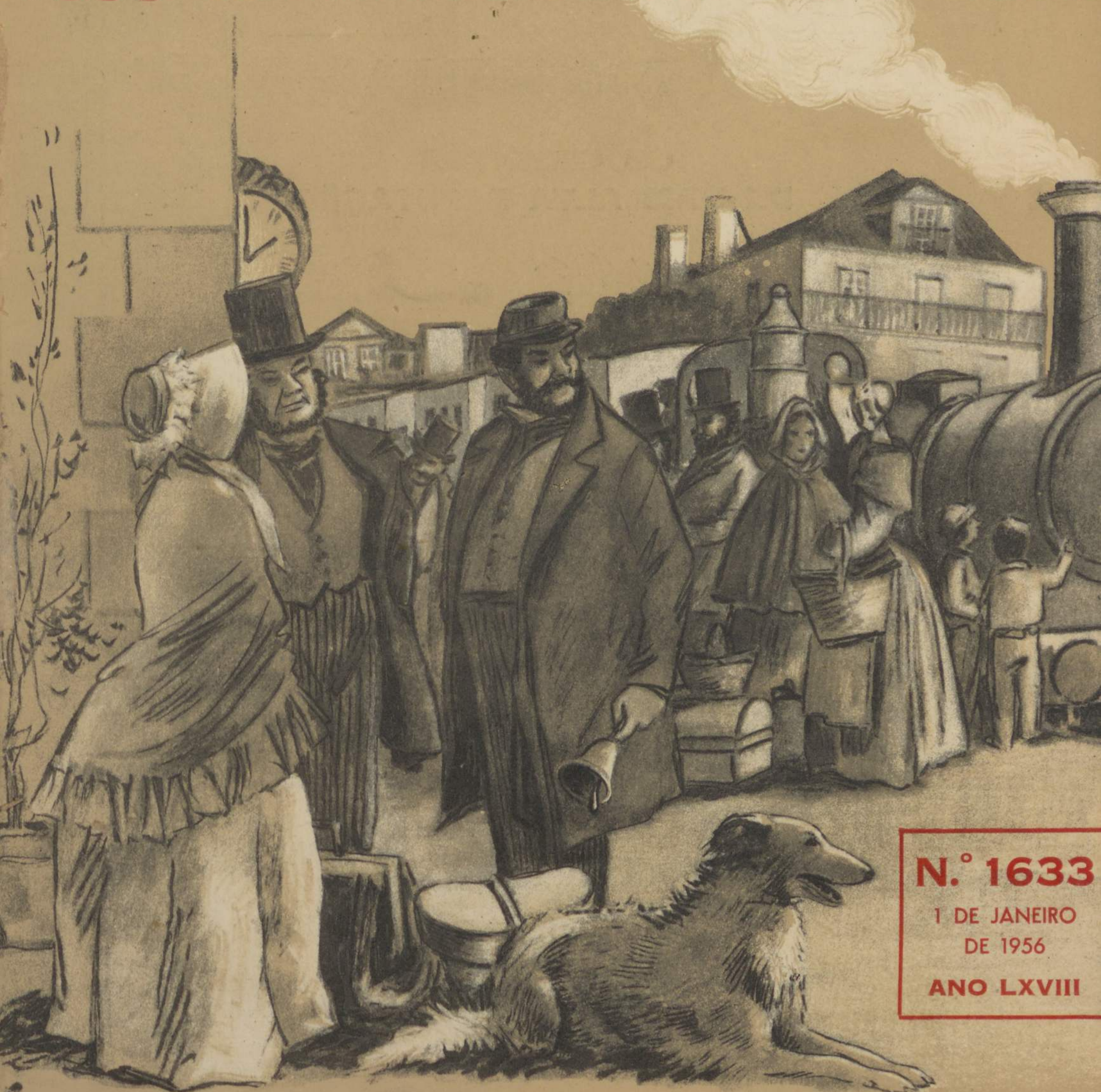
1 9 5 6

	Pág.		Pág.		Pág.
Academia Portuguesa de História (Na).	551	Caminhos de Ferro (Os) de Angola e o seu valor económico).	537	Concurso fotográfico ferroviário	569
Agente Geral do Ultramar (O Sr. Dr. Banha da Silva e a sua actuação como).	323	Caminhos de Ferro de Moçambique	537	Conferência Europeia de Horários.	551
Anomalias Ferroviárias, por <i>Guerra Maio</i>	122	Caminhos de Ferro Ultramarinos, 49, 102, 181, 246, 261, 400 e	584	Convenção Internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro	102
António Montês	229	Caminhos de Ferro da União Indiana (A corrupção nos). por <i>Carlos de Brito Leal</i>	15	Curiosidades da Imprensa Estrangeira, traduzido e condensado por <i>Jorge Ramos</i> , 29, 124 e	159
António de Vasconcelos Corrêa (Com o falecimento do Eng.º) perderam os Caminhos de Ferro um dos seus mais notáveis servidores	593	Caminhos de Ferro (Os) vistos pelo lápis de Rafael Bordalo Pinheiro	510	Desastre ferroviário (Um trabalhador rural evita um),	213
Arsenal do Alfeite	602	Casa da Guarda (A). por <i>Julião Quintinha</i>	305	Dia da Prudência	273
Artur Fernandes Alves Ribeiro (Comendador)	273	Centenário dos Caminhos de Ferro de Portugal (A propósito do), pelo Eng.º <i>Civil Eduardo Ferrugento Gonçalves</i>	305	Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i> , 61, e	224
Assembleia Geral Ordinária da C. P., 344 e	365	Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal (No), pelo Eng.º <i>Frederico de Quadros Abragão</i> , 5, 68, 86, 99, 115, 131, 172, 190, 201, 217, 235, 249, 265, 339, 357, 375, 392, 407, 431, 473, e	549	Electrificação (A) com corrente monofásica na Inglaterra	52
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	261	Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	453	Espectáculos 64, 106, 211, 261 e	385
Ateneu Ferroviário	72	Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses (Reprodução de um artigo do Eng.º J. Fernando de Sousa)	429	Espregueira Mendes (Eng.º R. de).	554
Aurora (A) da Idade do Petróleo	597	Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses (Ano do), 3, 67, 90, 104, 120, 141, 233, 344, 533, e	561	Estradas em Riba-Côa e Além, por <i>Guerra Maio</i>	243
Balanço de viagens	564	Centenário (O) dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo <i>Dr. Manuel Busquets de Aguilar</i>	83	Evolução (A) dos Caminhos de Ferro do Estado na Província de Angola, nos últimos cinco anos, pelo Eng.º <i>Raimundo Serrão</i>	295
Biblioteca (Uma) para o pessoal da C. P., na estação do Rossio	367	Centenário (O) dos Caminhos de Ferro Portugueses e a sua projecção nacional, pelo Eng.º <i>Mário de Oliveira Costa</i>	461	Exposição de arte (Uma) no Ateneu Ferroviário	211
Boas Festas, 50 e	80	Combatentes da Grande Guerra	211	Exposição de Floricultura	364
Bom Humor.	165	Comboio atómico (O) no ano 2.000, por <i>Carlos de Brito Leal</i> 579 e	600	Exposição Internacional Técnica e Industrial de Charleroi.	364
Branco Cabral (Engenheiro)	361	Comemoração de um centenário, pelo Eng.º <i>António da Silveira Bual</i>	459	Exposição Universal e Internacional de Bruxelas	49
Brindes e Calendários	80	Comemorações do Centenário dos Caminhos de Ferro.	545	Fátima e o afluxo de peregrinos	245
C. P. (A) e os seus altos serviços ao País.	389			Federação Internacional da Imprensa Periódica	23
C. P. (A) e os Wagons-Lits, pelo <i>Conde Penalva d'Alva</i>	465			Feira de Paris de 1956	195
Cabo Verde	312			Ferrovário exemplar (Um)	580
Caminho de Ferro (O) como factor do desenvolvimento económico das regiões que serve, pelo <i>Comandante Álvaro de Melo Machado</i>	457			Fim (O) das Terceiras Classes em Inglaterra, por <i>Carlos de Brito Leal</i>	208
Caminho de Ferro de Leste.	535			Fundo especial de transportes terrestres, 169 e	577
Caminho de Ferro do Mormugão (A Índia Portuguesa e o)	301			Gazeta dos Caminhos de Ferro, 213, 273, 425, 587 e	605
Caminho de Ferro na vida das Nações (A influência do), pelo <i>Dr. Rogério Torroais Valente</i>	531			Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide	271
				Guiné.	314

	Pág.		Pág.		Pág.
Há 50 anos, 61 e.	229	Palavras de Sua Excelência o Ministro das Comunicações	454	Regata Internacional Torbay-Lisboa	364
História do Caminho de Ferro do Leste (Achegas para a), por <i>Eurico Gama</i>	13	Panorama, uma página de <i>Rebello de Bettencourt</i> , 12, 71, 89, 103, 121, 178, 210, 223, 253, 270, 345, 363, 448, 565, 583 e	596	Reorganização (A Nova) do Quadro de Serviços da C. P. 73, 92 e	107
Importância (A) do Factor Humano nas Actividades Portuárias, pelo <i>Eng.º Aux. H. Ramos Antunes</i>	153	Parte Oficial, 62, 77, 111, 126, 150, 225, 259, 274, 333, 368, 383, 399, 425, 555 e	571	Reparos sobre turismo em Portugal, por <i>Guerra Maio</i>	41
Imprensa, 80, 211, 261, 273, 424 e	447	Ponte (Uma) em viagem deslizando sobre as linhas férreas	449	Romagem dos antigos combatentes a França	386
Industrialização (A) da Metrópole e o desenvolvimento económico do Ultramar, pelo <i>Dr. Francisco Cortez Pinto</i>	289	Ponte Móvel (A Nova) para o viaduto de Caronte nos Caminhos de Ferro Franceses	38	Romagem ao Quicombo, por <i>Tomás Vieira da Cruz</i>	311
Influência (A) dos Caminhos de Ferro do Sul de Angola no desenvolvimento das regiões que tem de servir, pelo <i>Eng.º Melo Vieira</i>	507	Porto de Lisboa (O) e o seu futuro	185	Santa Apolónia (Em)—Homenagem ao Sr. Director-Geral da C. P., <i>Eng.º Espregueira Mendes</i>	188
Jardim Zoológico de Lisboa, 256 e	552	Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique	405	S. Tomé e Príncipe	316
Joaquim Manso (Dr.)	425	Portugueses no Ultramar	291	Sociedade de Geografia de Lisboa (A) e as suas actividades notáveis durante 81 anos de existência	325
José de Souza Nunes (Engenheiro)	179	Problemas do trânsito e segurança na condução	91	«Sud-Express» (O) ao serviço do Porto de Lisboa, por <i>Guerra Maio</i>	105
Linhas Estrangeiras 51, 125, 179, 196, 211, 257, 539, 552 e	581	Programa das manifestações centenárias, pelo <i>Prof. Dr. Mário de Figueiredo</i> , Presidente do Conselho de Administração da C. P.,	541	Surpresas Ferroviárias, por <i>Guerra Maio</i>	194
Linhas Portuguesas, 212 e	244	Prolongamento (O) do Caminho de Ferro de Moçâmedes até Vila Paiva Couceiro	299	Técnica (A) da chama, pelo <i>Major de Engenharia Adalberto Ferreira Pinto</i>	521
Lisboa-Sevilha	102	Província de Moçambique (A) e a visita do Chefe do Estado. . . .	288	Timor.	319
Macau	317	Publicações do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses editadas pela C. P.	570	Todos devem saber (O que). . . .	229
Magia (A) da Profissão, pelo <i>Eng.º Manuel Pinto Osório</i>	455	Publicações recebidas, 106, 146, 180, 197, 242, 275, 329, 369, 401, 450, 551, 585 e	604	Tráfego para a Outra Banda, por <i>Guerra Maio</i>	567
Maior (A) obra humana do século XIX, pelo <i>Eng.º Carlos Manitto Torres</i>	462	Quem não viu Lisboa, não viu coisa boa, por <i>C. Mendes da Costa</i>	21	Transportes (Problemas actuais), 364, 385, 401, 424, 449, 554, 570 e	606
Miscelânea Ferroviária, por <i>Abel Tirol</i>	122	Recortes sem comentários, 57, 257, 276, 368, 426, 587, e	603	Trans-Zambezia (A) Railway e o «Caminho de Ferro da Beira»,	588
Navegação Transatlântica (A) em Algeciras, por <i>Guerra Maio</i>	553			Troços de linhas férreas portuguesas abertas à exploração desde 1856, e sua extensão, 35, 161 e	528
Nosso (O) Aniversário	130			Viagem do Ultimo Rei de Portugal a Espanha e Inglaterra (A)	17
Nossos (Os) mortos	599			Viagens e Transportes	400
Nova viragem na Técnica dos Transportes, pelo <i>Doutor J. Faria Lapa</i>	467			Ventura Abrantes	346
Novo Material Ferroviário para a C. P.,	578			Vida (A) portuguesa há 60 anos, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	30
Orfanato dos Ferroviários da C. P.,	244				



1856 - Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses - 1956



N.º 1633

1 DE JANEIRO
DE 1956

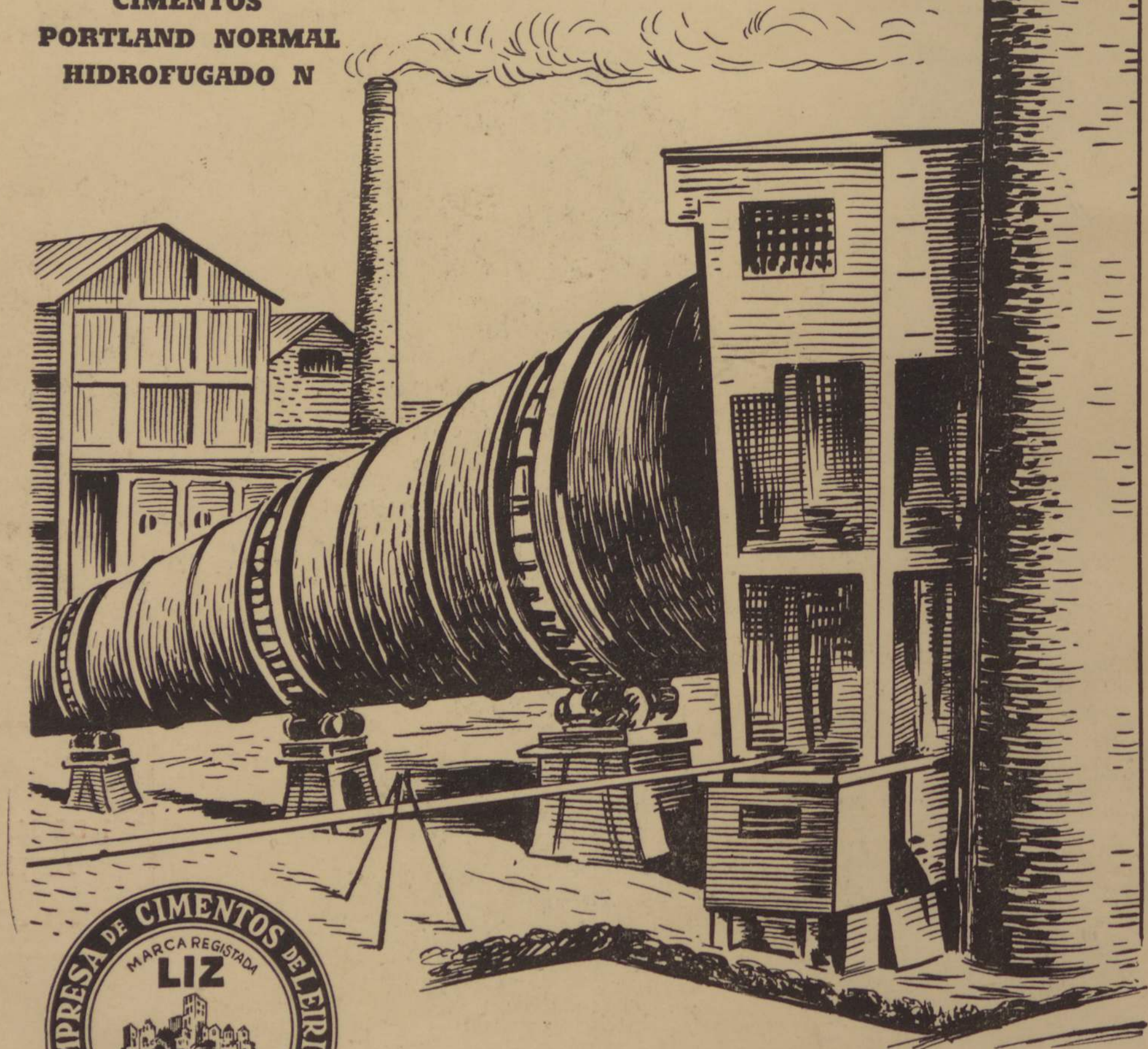
ANO LXVIII

**GAZETA DOS
CAMINHOS DE FERRO**

EMPRESA DE CIMENTOS DE LEIRIA

OS CIMENTOS
DE MAIS ALTA REPUTAÇÃO

CIMENTOS
PORTLAND NORMAL
HIDROFUGADO N



SÍMBOLO DE QUALIDADE

CIMENTOS ESPECIAIS PARA OBRAS
MARÍTIMAS.

CIMENTOS PARA EXPORTAÇÃO, SE-
GUNDO AS NORMAS B. S. S. DE 12 DE 47
E A. S. T. M.

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 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1633



1 — JANEIRO — 1956



ANO LXVIII

Assinaturas:

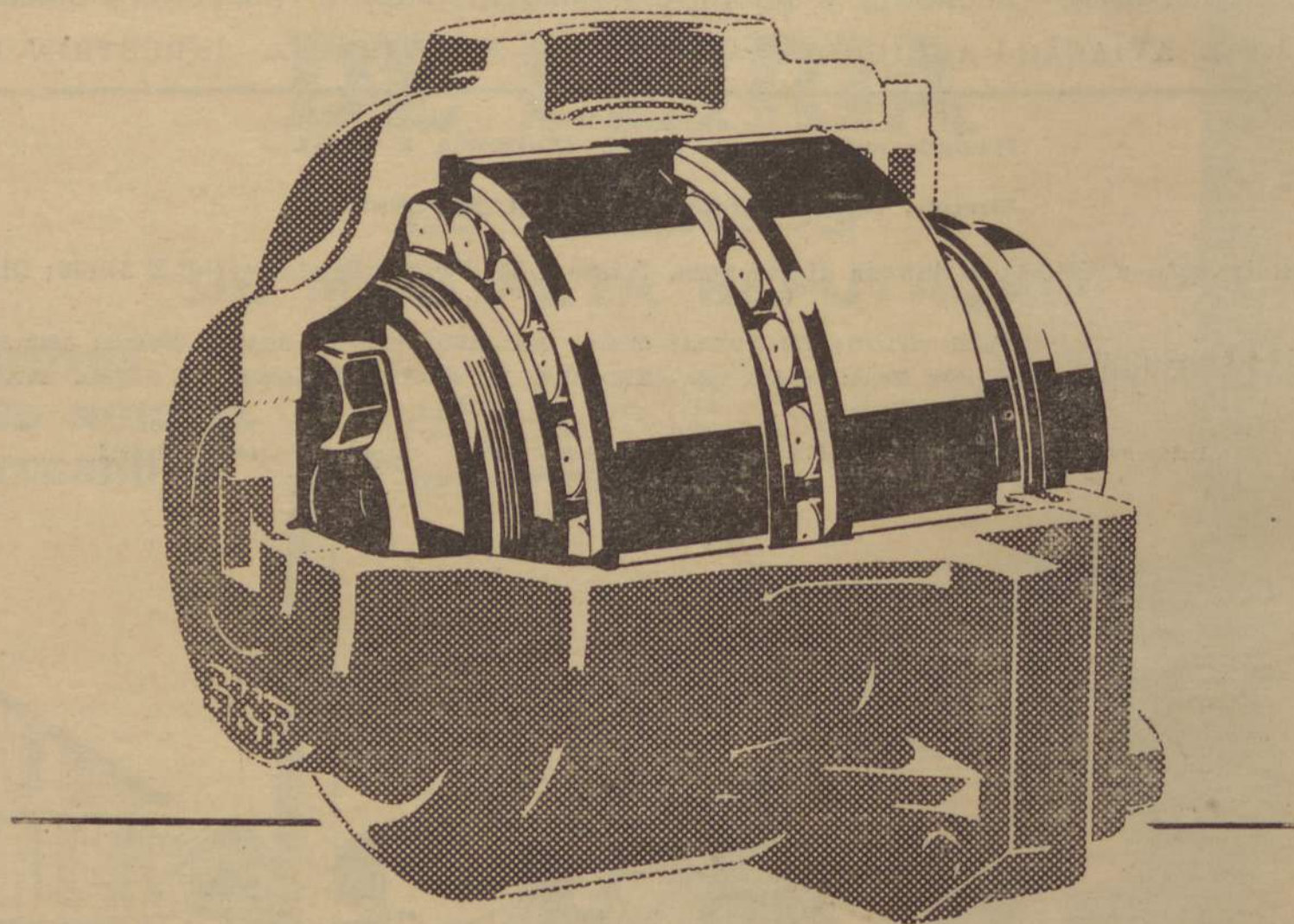
Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL



865 000* CAIXAS SKF

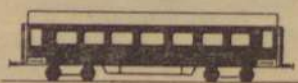
com rolamentos de rolos esféricos

para caminhos de ferro

Aplicadas em



Vagões de mercadorias 405.000 caixas



Carruagens de passageiros .. 285.000 ..



Locomotivas a vapor 88.000 ..



Automotoras..... 75.000 ..



Locomotivas eléctricas 12.000 ..

TOTAL 865.000*

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

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA · PORTO

LISBOA

Telef. 3 23 01/3

PORTO

Telef. 2 97 76/7

Telegr. ESKAEF

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

ANTÓNIO VEIGA, L.^{DA}

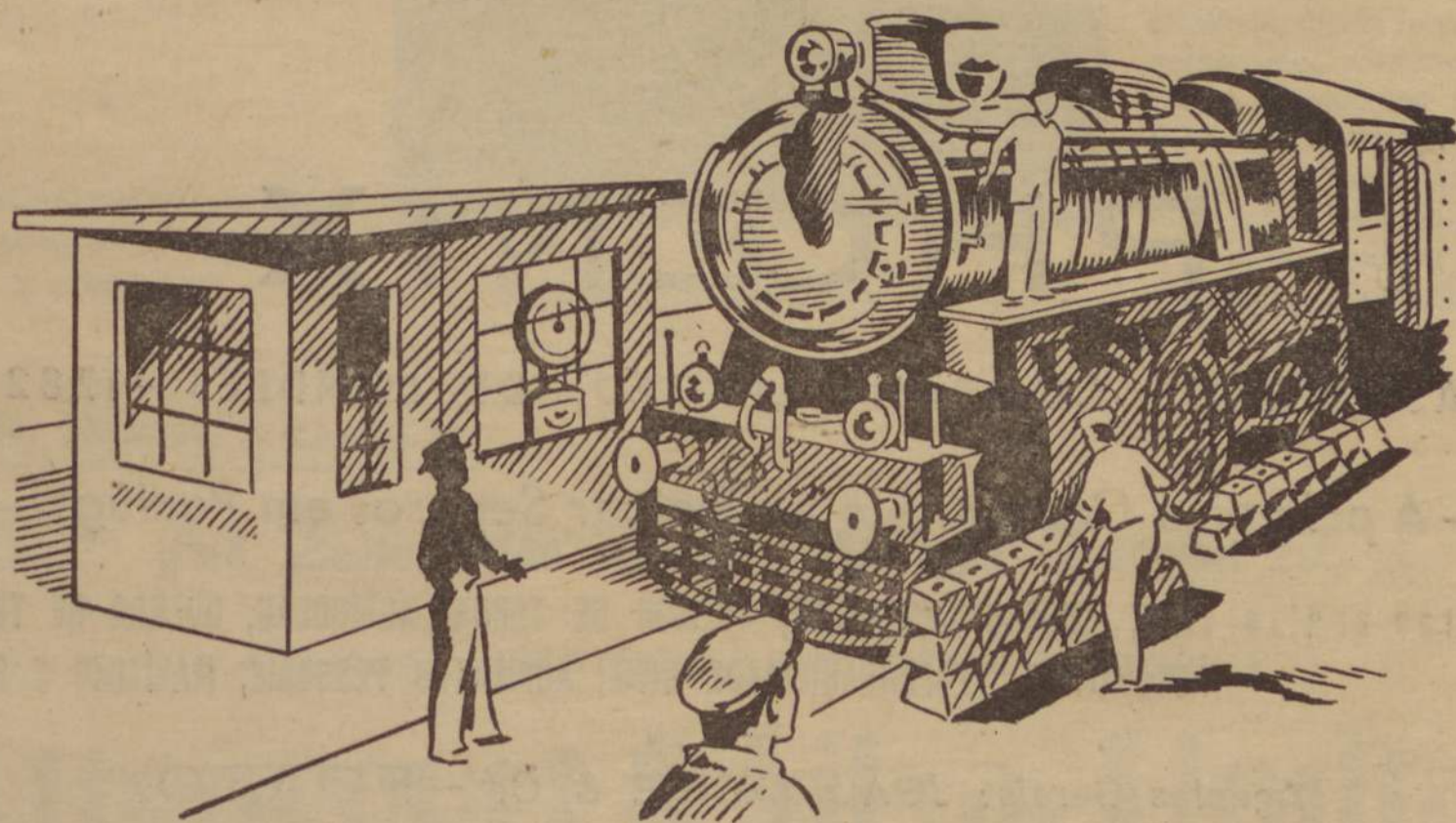
CONSTRUÇÕES CIVIS

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 247-1.º-D.º ■ TELEFS. 775031 e 774382 ■ LISBOA



Um aspecto dos trabalhos de execução do rebaixe da plataforma da VIA NO TÚNEL de Lisboa, ROSSIO, recentemente efectuados — por esta firma —

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM

ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

LIVRARIA BERTRAND

73, RUA GARRETT—LISBOA

ENCONTRAM-SE À VENDA NAS SEGUINTEs ESTAÇÕES:

Lisboa — Terreiro do Paço
Porto — S. Bento
Entroncamento
Alfarelos
Coimbra
Espinho
Faro
Barreiro

Pampilhosa do Botão
Guarda
Figueira da Foz
Campanhã
Vilar Formoso
Aveiro
Viana do Castelo

JORNAIS E PUBLICAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

LIVROS POLICIAIS E ROMANCES NACIONAIS E ESTRANGEIROS

———— GUIAS E MAPAS MICHELIN ————

LIVRARIA INTERNACIONAL, PORTO



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1956

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}

Avenida da Liberdade, 42, 1.º Esq.

Telefone: 26922

HYDROLIT

S. A. — BERNE (SUIÇA)

APRESENTA OS SEUS PRODUTOS IMPERMEABILIZANTES
PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

HYDROLIT — ESPECIAL

HYDROLIT — COFFRAGE

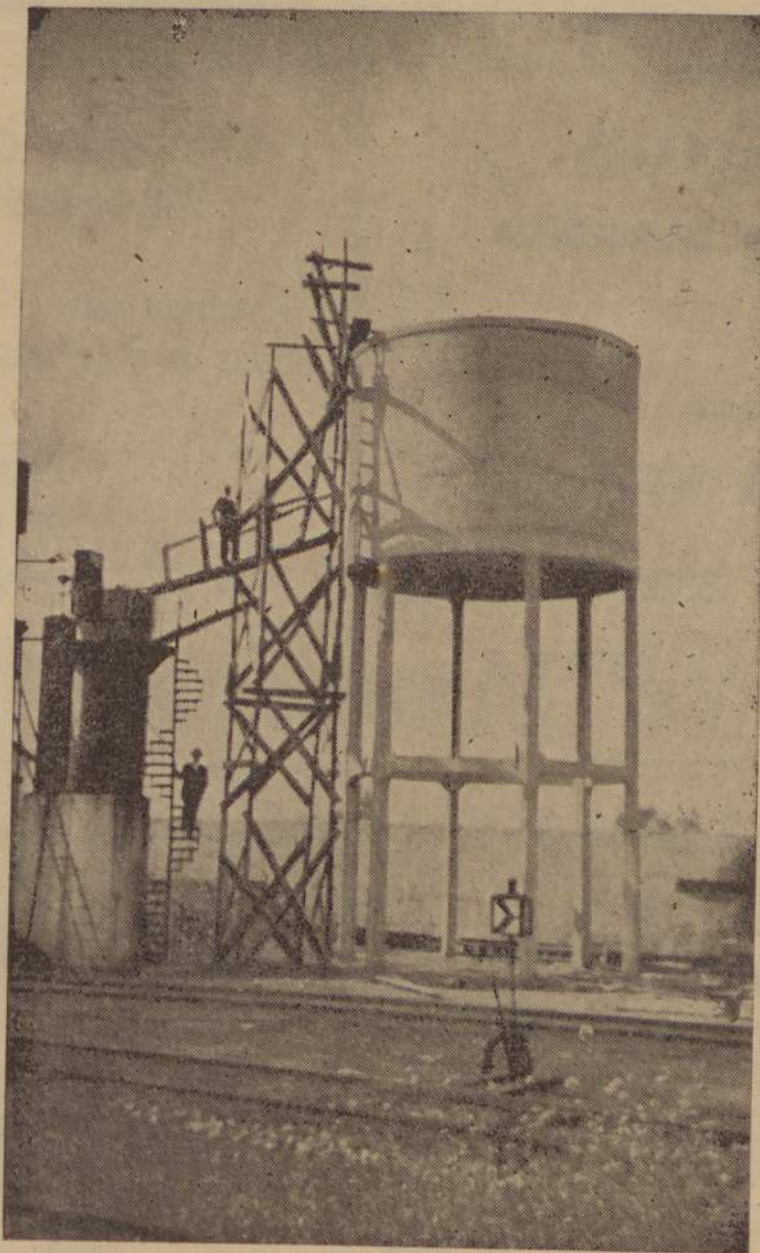
HYDROLIT — FLUAT

HYDROLIT — GLACÉ

IMPERMEABILIZAÇÃO do betão armado ou não. Rebocos internos ou externos até pressões de **50 ATMOSFERAS**

AUMENTO de resistência à COMPRESSÃO e FLEXÃO, conferindo às massas de cimento muito maior resistência ao desgaste mecânico

ELIMINAÇÃO radical do SALTRE — MUSGOS — FUNGOS e POEIRAS



Depósito de 100.000 litros
na Estação de Caminho de Ferro de Moura

HYDROLIT — NORMAL

HYDROLIT — PINTURA

HYDROLIT — VERDE

HYDROLIT — ANTI-GELO

ACELERAÇÃO DE PRESA das massas de cimento, regulando o tempo à vontade, até ao limite de 2 minutos, ficando duras como rocha, o que permite o estancamento quase instantâneo de rupturas ou fendas e poder trabalhar-se debaixo de água

RESISTÊNCIA das massas, contra produtos ácidos, corrosivos, alcalinos, águas ferventes ou minerais, etc., permitindo a construção económica e rápida — SEM QUALQUER REVESTIMENTO de depósitos para Azeites, Vinhos, Vinagres, Aguardentes, Óleos Minerais ou Vegetais, Salmouras, Fossas, Silos, etc., etc.

SERVIÇOS TÉCNICOS A CARGO DO

Ex.^{mo} Snr. Engenheiro Daniel Arriaga Ferreira (I. S. Z.)

CONSULTAS — RELATÓRIOS — REFERÊNCIAS E PEDIDOS A

Bettencourt & Silva, Limitada

RUA SÃO JULIÃO, 41-2.º, D.1º — TELEFONE 28919 — LISBOA

São produtos da Técnica Suíça

Baterias Alcalinas

SAFT

PARA:

Tracção

Instalações fixas

Arranques de motores

Utilizações portáteis

Iluminação de comboios



Representante para Portugal e Ultramar:

ENG.º RAMALHO ROSA

R. BRAAMCAMP, 96-I.º, ESQ.

Tel. 50531

LISBOA



**Fitas para máquinas
de escrever**

DOIS EXCELENTES PRODUTOS DA
INDÚSTRIA NACIONAL

À venda nas
boas papelarias

Fabricantes:

Fita-Lusa, Limitada

Rua de São Julião, 142-3.º

Telef. 2 11 64

LISBOA

EMELLI



*Apresenta toda a linha de candeeiros da
afamada fábrica Gbr. Kaiser, tais como:*

*Para estiradores de desenho || Oficinas
Escritórios || Tecto || Mesa e os mais
originais modelos para parede.*

Materiais para montagens

*A mais completa gama de aparelhos para
ménage*



SALÃO DE EXPOSIÇÃO E VENDA:

97, RUA DE SANTA JUSTA, 99

Telefone 27210 // LISBOA

TOTALMENTE AUTOMÁTICA



Dunkel & Antunes, Lda.

56, Rua Augusta

Tel. 24251

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Lda.

III

MATERIAL CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO
===== AÇO NORMAL =====
AÇO INOXIDÁVEL SISTEMA BUDD

III

FORNECEDOR

*Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Dos Caminhos de Ferro de Angola e Moçambique*

AMADORA ::::: LOBITO

ATLÂNTIDA, L.^{DA}

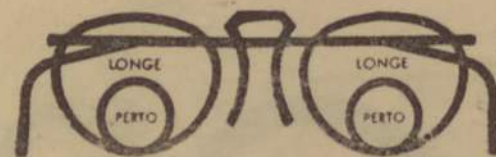
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31

— TELEFONE 2 9081 —

TUDO PARA CASAS DE BANHO

Mármore — Azulejos — Mosaicos —
Fogões — Candeeiros — ETC. — ETC.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS



SE TEM FILHOS

E precisar óculos: o **Oculista de Lisboa** que por último devem consultar é: **Portas de Santo Antão, Rua Eugénio Santos, 9 (ao Rossio)**, porque inspira confiança. O maior e moderno sortido de aros para criança com 30% de desconto.

Óculos Sol graduados 120\$00 / Bifocais 190\$00

(armações e lentes 2=D) Emprestamos para experiência

Para os empregados da C. P. e suas famílias

— — fazemos descontos especiais — —

É bom guardar esta notícia

Chaves & Rezende, Limitada

Revendedores da Lâmpada «Astra»

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

22, Rua do Século, 24 — Telefs.) 3 5268 — LISBOA
(36 8994

O BARATO SAI CARO!!

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

OLD ENGLAND

SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

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

e terá a certeza de ficar bem servido.
30 anos de existência dão completa garantia.

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



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

O preferido pelos africanistas



Tenefones: 30747—30748 - 30749—30776

Telegramas: H O T F O R T

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

Azulejos e faianças artísticas

GÉNERO ANTIGO

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91, Rua do Alecrim, 97

LISBOA

Telefs. 22537 / 38292

Café NICOLA

O MELHOR SERVIÇO
A MELHOR FREQUÊNCIA

Excelente serviço de Restaurante

24, ROSSIO, 25

LISBOA



**M E N D E S
P E R E I R A**

FÁBRICA PORTUGUESA DE
ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

FUNDADA EM 1896

Campo Grande, N.º 390 - LISBOA

✱

TINTAS PARA ESCREVER / TINTAS
ESTILOGRÁFICAS / TINTAS E
ALMOFADAS PARA CARIMBOS /
TINTAS PARA DESENHO E
GUACHES / COLAS PARA
ESCRITÓRIO / LACRES
PARA TODOS OS FINS, ETC.

✱

12 MEDALHAS DE OURO E PRATA EM DIVERSAS
EXPOSIÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

António Rodrigues Nunes

Transportes de camionagem
para todos os pontos do País

Camions para todas as tcnelogens

**SERVIÇO DIÁRIO ENTRE
LISBOA, PORTO E ALGARVE**

SEDE EM LISBOA :

Rua de S. Domingos, 8, à Lapa

Telefs. 61028 : 61914

FILIAL NO PORTO :

Rua Pinto Bessa, 280

Telef. 53135

FILIAL EM OLHÃO :

Rua 18 de Junho, 241

Telef. 374

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

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo do Barão de Quintela, 3 — LISBOA



PORCELANAS — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas



DEPÓSITOS:

LISBOA

Largo do Chiado, 18

PORTO

Rua Cândido dos Reis, 18

Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de ama — Ganchos para cabelo — Molhas em madeira para roupa — Dedais em latão, ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaises — Estojos para desenho — Átaches e vários artigos de escritório — Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabide — Foices — Serrotes de Podar — Ancinhos, etc. —

TELEFONES 2 2081-2 2082-2 2083 P. B. X. — ENDEREÇO TELEGRÁFICO «CHUMBO»

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38-2.º

Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A 36

LISBOA

Telegramas: SYDER

Telefone: 66 0675

SYDER, LIMITADA

SABÕES / CRISTAIS DE SODA / PRODUTOS «SOL» / SABONETES / PRODUTOS «TRIOL»

Fábrica e Escritório:

RUA DE S BENTO, 634

(ao largo do Rato) — LISBOA

SECÇÃO DE VENDAS

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

Telo gramas LIRAS
tone 3 13 11

Amianto — Borracha — Correias — Óleos da marca «Valadoil» — Sedas suíças para Peneiros marca «Dufour» — Pneumáticos das melhores marcas para automóveis — Puados belgas para cardas — Cartão «Klingerit» — Vidros «Klinger» — Calços «Klinger» para travões

VALADAS, L.^{DA}

ESCRITÓRIO { Avenida de D. Carlos I, n.º 60

Telefones: P. B. X. 663113 — 663114 — 669182-3

ARMAZEM — Calçada do Marquês d'Abrantes, 27, 29 e 31

Telegramas VALADEIRO — LISBOA

FILIAIS { PORTO — Rua Mouzinho da Silveira, 73, 75 e 77 — Telefone 739
COVILHÃ — Rua Pero da Covilhã, 31 e 33 — Telefone 103
BEJA — Rua de Mértola
EVORA — Praça do Geraldo

SAMPAIO, COSTA & AZI L.^{DA}

Serviços especiais de transportes Lisboa-Porto

TRANSPORTES ■ EMBARQUES ■ TRÁNSITOS

LISBOA

Rua dos Douradores, 21-s/l. D.

Telefones: 2 6953 - 3 3565

Cais 2 — Telefone: 84 7382

PORTO

GRIJÓ & C.^A

Rua de Traz, 13

Telefone: 2 1058

FERRAGENS E FERRAMENTAS

Fundos para cadeiras e Macacos para levantar pesos

Serras de fitas e circulares, Malhos, Marretas, Pás de

aço, de bico e quadradas, Enxadas e Picaretas —

Teixeira, Lopes & Neves, Lda.

Cutelarias e Talheres — Foles, Ventoínhas

Engenhos de furar, Brocas e Mandrins

22, Largo do S. Julião, 23 — 1, 3, R. Nova do Almada, 5 a 9

L I S B O A

End. Teleg. FERRAME

Telef. { Estab. 25644
Eserit. 35756

Quem tem SAÚDE e DINHEIRO
tem o Mundo nas mãos!

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

Gama

Rua do Amparo, 1-B

LISBOA

Alvaro Mello Gouveia

ENGENHEIRO

MANUEL FURTADO CABELEIRA J.^{OR}

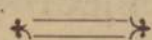
CONSTRUTOR CIVIL

Projectos e obras por administração
— e por empreitada —

Rua do Arsenal, 146, 2.º — LISBOA

TELEF. 2 1852

ENGENHEIRO



大——大

大

Telef. 26251

Telefono 669287 Telegramas VIAFERRO

Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27353

Antiga Agência Funerária «MÉGA»DE MAURÍCIO LOPES MÉGA & C.^A**Grande Sortimento de URNAS e COROAS**

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

PREÇOS MÓDICOS

Sede — Largo das Olarias, N.ºs 41, 42, 43, 44 e 45
 Garage e Depósito — Travessa do Jordão, N.º 3

Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE
LISBOA — Telefone 2 7832

Metalúrgica das Salgadeiras, L.^{da}**MECÂNICA GERAL — CONSTRUÇÃO CIVIL**

*Especializados em Montagens de Estações de
 serviço em Garagens — Trabalhos de Torno,
 Frêse, Limador, Soldaduras Eléctricas e Auto-
 génio, Peças para Automóveis, Cunhos e Cor-
 tantes, Forja e Máquinas de Impressão*

Rua das Salgadeiras, 28
Telefone 31648 LISBOA

EUGÉNIO DESCAMPS, L.^{DA}

ENCADERNAÇÃO E TIPOGRAFIA
 DEPOSITÁRIO DA AGENDA POPULAR

LARGO DE SANTO ANTÓNIO DA SÉ, 21 s/l
Telefone 23149 — LISBOA

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES Recémto da Rendas, Hipotecas e Trespases

JOAQUIM RAMALHO**COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES**

ROSSIO, 93, 1.º (Salas 9 e 10) Telefone 2 8421

PASTELARIA MARQUES

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

Fabrico especial de BONBONS e MARRONS GLACÉS

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

RUA GARRETT, 70, 72
Telefone 2 3362 LISBOA

Casa Alemã

Casa especializada em todos os artigos de:

**LOUÇAS — VIDROS — CRISTAIS — FAIAN-
 ÇAS — TALHERES — PORCELANAS — ME-
 TAIIS FINOS — OBJECTOS PARA BRIN-
 DES — ARTIGOS DE MENAGE, ETC.**

Rua da Palma, 33 — Telefone 2 5250**LISBOA****José Maria Gomes & Irmão****ARMAZÉM DE SUCATAS E METAIS**

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

Rua do Arco, 46 (a Alcântara)**Telefs. 3 8191 - 6 6614****LISBOA****TELEFONE: 6 4433****CABLE ADDRESS: «JEROVI»****Villarinho & Sobrinho, Limitada****VENDAS POR GROSSO — WHOLESALE GROCERIES**

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

56, Rua das Janelas Verdes, 68**LISBOA (Portugal)****Viúva Macieira & Filhos****CASA FUNDADA EM 1804**

*FÁBRICA de papel para escrever, impressão,
 e embrulho — ARMAZÉM de papéis nacionais
 e estrangeiros e papelão — PAPELARIA e
 trabalhos tipográficos em todos os géneros*

TELEF. 3 1721 — 3 1722 — PPCA**Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA****SILVA & DIAS, L.^{DA}****MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS**

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

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telefone 3 8656**EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS****O GALO**

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

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

A casa que melhor serve por ser a mais antiga



SYLVANIA

MAIOR DURAÇÃO



QUALIDADE SUPERIOR

MAIS LUZ

Representantes: ELECTRÓNICA LUSITANA, LDA.

Distribuidores Gerais: A. OLIVEIRA, LDA.

Rua dos Douradores, 192-1.º Dto. — Telef. 27556 — LISBOA

Francisco Fino, L.ª

Fábrica de Lanifícios de Portalegre

SEDE E FÁBRICA: Rua 1.ª de Maio

PORTALEGRE

Telefones: — P. B. X. 103 e 301



Escritório em Lisboa:

Rua Augusta. 188-2.º E.

Telefone 2 5183

Agência no Porto:

Rua Guedes d'Azevedo, 119-5.º

Apartamento 10



Sociedade Industrial de Borracha, Lda.

VENDA NOVA (AMADORA)

COLABOROU NA REALIZAÇÃO
DO TROÇO DE MODERNIZA-
ÇÃO DE VIA DA SOCIEDADE
ESTORIL, ENTRE AS ESTA-
ÇÕES DO CAIS DO SODRÉ E
BELÉM



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82



PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

COMPANHIA INDUSTRIAL PORTUGUESA

Sede em Lisboa:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

LISBOA

Tele. } 2 4756
2 6105

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

Torrens & Marques Pinto, Lda.

FORNECEDORES

— da C. P. —

MADEIRAS EXÓTICAS

Contraplacados

— SEVERO —



R. das Janelas Verdes, 3

LISBOA — Telef. 660176

Garland, Laidley & C.º, Limited

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE COMPANHIAS
DE NAVEGAÇÃO AÉREA E MARÍTIMA

TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

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

LISBOA—Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º

PORTO—Rua Infante D. Henrique, 131

VIUVA FERRÃO, L.ª

CASA FUNDADA EM 1859

LITOGRAFIA DE LISBOA

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

L A T A S

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

Latas de fantasia para géneros e usos domésticos

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

Consultem sempre a mais antiga e importante
— casa da especialidade —

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

Rua do Cais do Tojo, 35

LISBOA

SCIAL

SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES E INDÚSTRIAS ANEXAS, LDA.

COLABOROU NA OBRA DE MODERNIZAÇÃO DA VIA FÉRREA
DO ESTORIL, EXECUTANDO AS TRAVESSAS DE BETÃO
FABRICADAS COM CIMENTO **CIBRA** DE MAIOR
DURAÇÃO E QUE PERMITEM MAIOR SEGURANÇA
E CONFORTO

MOSAICOS E AZULEJOS
E TODOS OS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

SCIAL:

Travessa do Corpo Santo, 15 : LISBOA - Tel. 20464

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENINSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTA-
ÇÃO DE GADOS

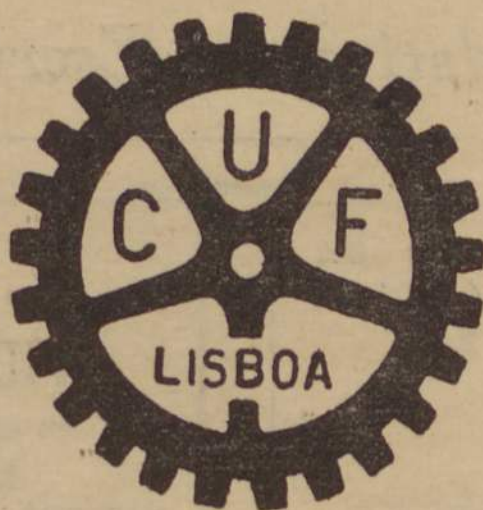
INSECTICIDAS

ÓLEOS INDUSTRIAIS

ÓLEOS COMESTÍVEIS

AZEITES

SABÕES



ÁCIDOS

VELAS

TECIDOS

CARPETES E PASSADEIRAS

CAPACHOS DE CAIRO

SACARIAS DIVERSAS

METALÚRGICA DO FERRO E
AÇO

CONSTRUÇÕES E REPARA-
ÇÕES DE NAVIOS

LISBOA—Rua do Comércio, 49

PORTO—Rua Sá da Bandeira, 86

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 Fabril de Produtos Resinosos, L.^{da}

Agência em: LISBOA (Portugal)

RUA DOS DOURADORES, 131

Grandes destiladores de resina, RESINAS - AGUARRAZ

PRODUTORES E EXPORTADORES

ALFERRAREDE—PORTUGAL

Telegramas: THOMARENSE

Telefs. { Lisboa 2 2316 e 2 2317
Alferrarede 35, 17 e 250

Fornecedores da C. P.

ESPAÑA—S. A.

COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEFONE 2 5053

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º

TELEFONE 2 5303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice de «ESPAÑA—S. A.» COMPANHIA 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.

Peça prospecto elucidativo aos Escritórios da Companhia

J. A. RIBEIRO & C.^A, L.^{DA} RIBEIRO OCULISTA

CASA FUNDADA EM 1858

Representantes de:

EMIL BUSCH - Lentes. CHR. BE K - Microscópios e Binóculos.
COOKE, TROUGHTON & SIMUS L.da - Microscópios e Instru-
mentos Geodésicos. PAUL FUNKE & C. - Material para análises
de leite e centrífugas de sedimentação

Instrumentos Científicos e Vidraria de Laboratório

222 — Rua Aurea, 226 — LISBOA

R. Eduardo Costa, 65 — C. P. 1394 — LUANDA

VIDRAÇAS VIDROS E ESPELHOS

Para obras, mobiliário, automóveis, montas, portas, janelas, etc.

LOUÇAS, VIDROS E TALHERES
ARTIGOS DE MÉNAGE, ESMALTES, ALUMÍNIOS, ETC.
PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Visitem ou escrevam

A MOLDURA NACIONAL, L.^{DA}

Fornecedora da C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46
Telef. 664312

LISBOA
Telef. Molduracional

1856

**1.º Centenário dos Caminhos
de Ferro Portugueses**

1956

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	3
No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo <i>Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	5
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	12
Achegas para a história do Caminho de Ferro do Leste, por <i>EURICO GAMA</i>	13
A corrupção nos Caminhos de Ferro da União Indiana	15
A Viagem do Último Rei de Portugal a Espanha e Inglaterra.	17
Quem não viu Lisboa, não viu coisa boa, por <i>C. MENDES DA COSTA</i>	21
Federação Internacional da Imprensa Periódica	23
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	29
A Vida Portuguesa há 60 anos, reportagem de <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	30
Troços de linhas férreas portuguesas abertas à exploração desde 1856, e sua extensão	35
A nova Ponte Móvel para o viaduto de Caronte nos Caminhos de Ferro Franceses	38
Reparos sobre turismo em Portugal, por <i>GUERRA MAIO</i>	41
Caminhos de Ferro Ultramarinos	49
Boas Festas	50
Linhas Estrangeiras	51
A electrificação com corrente monofásica na Inglaterra	52
Recortes sem Comentários	57
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	61
Há 50 anos.	61
Parte Oficial.	62

Ano do Centenário

dos Caminhos de Ferro Portugueses

HOJE, ao entrarmos no novo ano de 1956, que é, particularmente para nós, o ano centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, apraz-nos recordar o que esta revista, há cinquenta anos, ao iniciar-se o ano de 1906, escreveu, no número 433, em fundo, e sob o título, a toda a largura da página, de: «1906 — Ano do Cinquentenário dos Caminhos de Ferro Portugueses».

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», tomou, como se vai ver, a iniciativa de comemorar a data de 28 de Outubro de 1856, a fim de que o cinquentenário dos caminhos de ferro não decorresse então sem brilho e despercebidamente. Agora, nas vésperas do centenário, esta revista, fiel ao seu passado e ao seu programa, vai interessar-se também, como há cinquenta anos, pelo brilho e pela dignidade das próximas comemorações.

Vejamos, pois, o que se escreveu nesta «Gazeta», no número 433, correspondente a 1 de Janeiro de 1906,

Nesse artigo, o primeiro de uma longa série, de que iremos, sucessivamente, fazendo excerptos, escrevia-se o seguinte:

«Tem significação especial o ano que hoje entra, no que respeita aos caminhos de ferro portugueses. É neste ano, em 28 de Outubro, que se completam 50 anos, desde que foi inaugurado o primeiro troço de via férrea em Portugal.»

Em seguida, a «Gazeta» observava: «Esta data não deve passar despercebida; aqui o pomos em evidência já, iniciando a ideia de que uma comemoração condigna seja feita a um facto de tanta importância para o progresso de um país.

«Para os casamentos inventou-se a frase — as bodas de ouro, significando o cinquentenário. São, pois, «as bodas de ouro» dos caminhos de ferro portugueses que temos que comemorar em 28 de Outubro de 1906; santas bodas que tantos benefícios têm trazido ao país; gloriosa data em que entrámos triunfantes no caminho do progresso; em que inaugurámos a nossa liga-

ção com toda a Europa, estendendo-lhe, à guisa de mão amiga, esses braços de ferro que vão até às fronteiras, a levar aos países vizinhos ou longínquos, a um tempo, a expressão da nossa amizade e os produtos do nosso comércio, a permuta dos artefactos da indústria em seguida à visita das nossas próprias pessoas.

«O dia 28 de Outubro que vamos passar, não deve, pois, deixar de ser de júbilo, não só para os que circulam nesta atmosfera enfumada pela chaminé da locomotiva, mas para todo o país que o silvo estridente do comboio há cinquenta anos despertou, para as conquistas do progresso e da civilização.»

A seguir, a «Gazeta dos Caminhos de ferro», como se vai ver, explica os motivos que a levam a lançar a ideia de se comemorar o cinquentenário dos caminhos de ferro portugueses:

«A ideia inicial aí fica lançada, e não nos contentaremos com esta simples inicia-

tiva sabendo que nos cumpre, como representantes na imprensa desta indústria, a mais importante, porque ela, só por si, dá calor e vida a todas as outras, acompanhar, incitar, promover que a data da inauguração dos caminhos de ferro em Portugal seja solenemente rememorada.»

O artigo em referência rematava assim:

«Para isso, em sucessivos artigos que esperamos dever aos que dessa época podem relembrar os factos, iremos fazendo a história da viação acelerada entre nós; acuradamente iremos expondo as ideias que podem concorrer para a realização dessa festa; porque festa e brilhante, deve ser a consagração duma data gloriosa, festa de paz, de alegria e de progresso, em que todas as forças vivas da nação se devem dar as mãos para que o seu enorme brilhantismo corresponda aos enormes benefícios que o transporte ferroviário espalha a flux sobre todo o mundo.»



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

Em 1830 ainda as «diligências» das Messageries Royales percorriam as estradas de França à velocidade média de 6 km/h, isto é, à mesma velocidade dos carros romanos. Por isso, quando, em 1837, um comboio percorreu pela primeira vez os 18 quilómetros do caminho de Paris a Saint-Germain em 26 minutos, isto é, à velocidade de 41 km/h, «muita gente olhou com inquietação para o novo meio de transporte e o rei Luís Filipe e seus filhos não participaram na viagem inaugural para se evitar que arriscassem a vida em tal aventura».

Mas depois a velocidade dos comboios não cessou de aumentar e ninguém mais se assustou com os seus progressos.

Foi na verdade o caminho de ferro que deu ao homem a noção da velocidade.

A célebre «Rocket» de Stephenson pesava, com o tender, 7,56 ton. e podia rebocar um comboio de 10 ton. à velocidade de 22 k/h. Depois de modificada, atingiu 21,3 k/h com 40 ton.. Em 1849, 22 anos mais tarde, o mesmo Stephenson construiu o «Crampton» que podia rebocar 44 ton. à velocidade espantosa de 104 k/h⁽¹⁷⁾ ⁽²⁴⁾.

No ano em que morreu Stephenson (1848) a velocidade de 90 k/h era obtida em serviço corrente⁽⁶⁾.

As «Crampton», em 1849, tinham já 12 ton. de peso por eixo motor e 30 ton. de peso total. Uma destas locomotivas transportou Napoleão III de Marselha a Paris à velocidade média de 100 k/h, rebocando duas carruagens de 7 ton. — lê-se no número especial da «Science et Vie»⁽²⁴⁾. Mas fica-nos o direito de perguntar como era a esse tempo a via, que permitia tal proeza, e como se aguentaram carruagens de 7 ton.!!!

O trajecto de Paris a Brest, que levava três dias, por mala-posta, no tempo de Luís Filipe, levava apenas 16 horas em 1867, 13 horas e meia em 1889 e 10 horas em 1913; hoje leva cerca de 7 horas.

Do mesmo modo, para ir de Paris a Marselha, era preciso, no princípio do século XIX, quase uma semana; em 1885, o comboio de Napoleão III levou 8 horas e meia, à média de 100 à hora; hoje, o

«Mistral» faz o percurso à mesma média mas rebocando 8 a 10 grandes carruagens e um furgão, com 450 passageiros.

A famosa locomotiva N.º 999 da «New York Central», usada durante alguns anos no «Empire State Express», diz-se ter feito — conta Webster⁽⁷⁾ — 112 milhas à hora. Pode ser verdade — diz aquele autor — mas não está contudo melhor autenticada do que a corrida efectuada pela «City of Truro», do «Great Western Railway» que teria atingido a mais alta velocidade a esse tempo em linhas inglesas, excedendo a média de 102 milhas à hora em curta distância. A verdade é que a «City of Truro» figura, como tal, em lugar de destaque no Museu dos Caminhos de Ferro de York.

Em 1835, uma locomotiva do caminho de ferro de Liverpool a Manchester, percorria já 25 léguas em uma hora: é o primeiro *record* dos 100 à hora e, em 1839, os comboios ingleses da «South Western» rolavam frequentemente a 90 à hora.

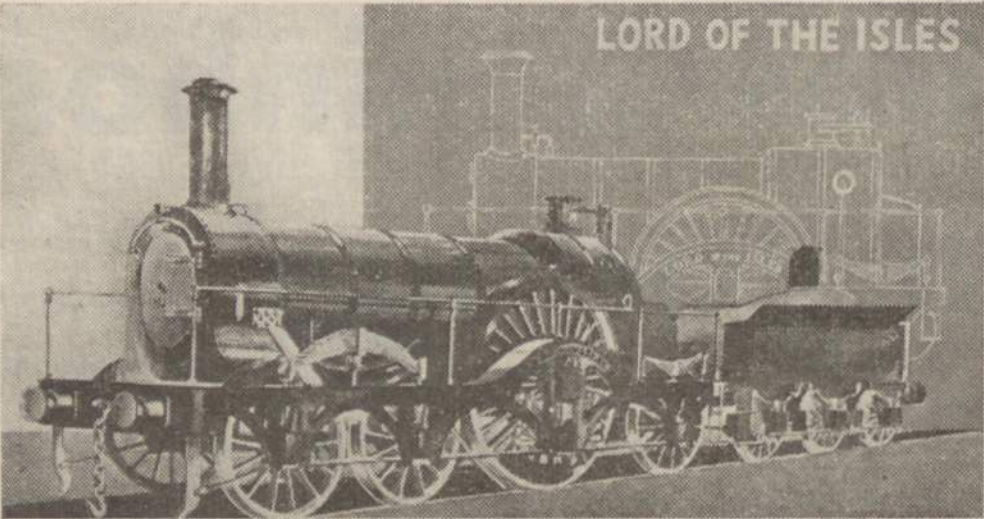
A «Great Western», primeira locomotiva com rodas de 2,ª44, fez, em Junho de 1846, 95 quilómetros à hora, de Londres a Swindon, com 100 ton. e, em 1847, uma locomotiva modificada por Stephenson fazia, de Londres a Birmingham, 90 à hora, com o máximo de 120 à hora⁽⁶⁾.

A «Lord of the Isles», fez, em 1850, os 124 quilómetros de Londres a Swindon, em 1 h e 12 m, ou seja à média de 102 k/h.

Dollfuss⁽⁶⁾ conta mesmo que as locomotivas «Crampton» do «Nord» francês, com rodas de 2,ª10 e 2,ª30, atingiram velocidades quase incríveis: em um concurso organizado, em 1889, pela P. L. M., uma velha «Crampton» teria atingido os 144 quilómetros à hora, com 157 ton.⁽⁶⁾

Não vale a pena falar dos comboios de hoje, em que as médias obtidas de 90, 100 e mais quilómetros à hora, e com cargas consideráveis, são quase normais.

Nos serviços de verão de 1951, os comboios franceses percorriam por dia 20 mil quilómetros a mais de 100 à hora e 30 mil a mais de 90 à hora.



«Lord of the Isles», de Gooch (1850)

Nas grandes linhas francesas encontram-se médias elevadas, como:

Paris — Dijon	: 315 k ^s	em 2. h 32	— média	124 k/h
Paris — Hendaya				
(Sud-Express):	816 »	» 7. h 25	— »	111 »
Havre — Paris	: 228 »	» 2. h 06	— »	109 »
Paris — Lyon	: 512 »	» 4. h 49	— »	106 »
Paris — Le Mans:	211 »	» 1. h 59	— »	» »

A velocidade de 124 k/h de média comercial realizada diàriamente no trajecto Paris-Dijon, por 4 comboios, constituía o *record* do mundo da tracção eléctrica em serviço corrente. Mas os Caminhos de Ferro Federais Suíços atingiram os 125k no serviço de Lausanne a Genebra, percorrendo os 60 e tal quilómetros em apenas 34 minutos, em uma via equipada em parte com carris de 900 metros e assentamento especial.

Por isso podia escrever a revista «Ferrocarreiles y Tranvias» de Abril de 1955, com certo orgulho, que «graças ao progresso da técnica ferroviária, o caminho de ferro, ainda que centenário, pode manter-se jovem e satisfazer todas as exigências do século da velocidade, sem deixar de assegurar a segurança e o conforto».

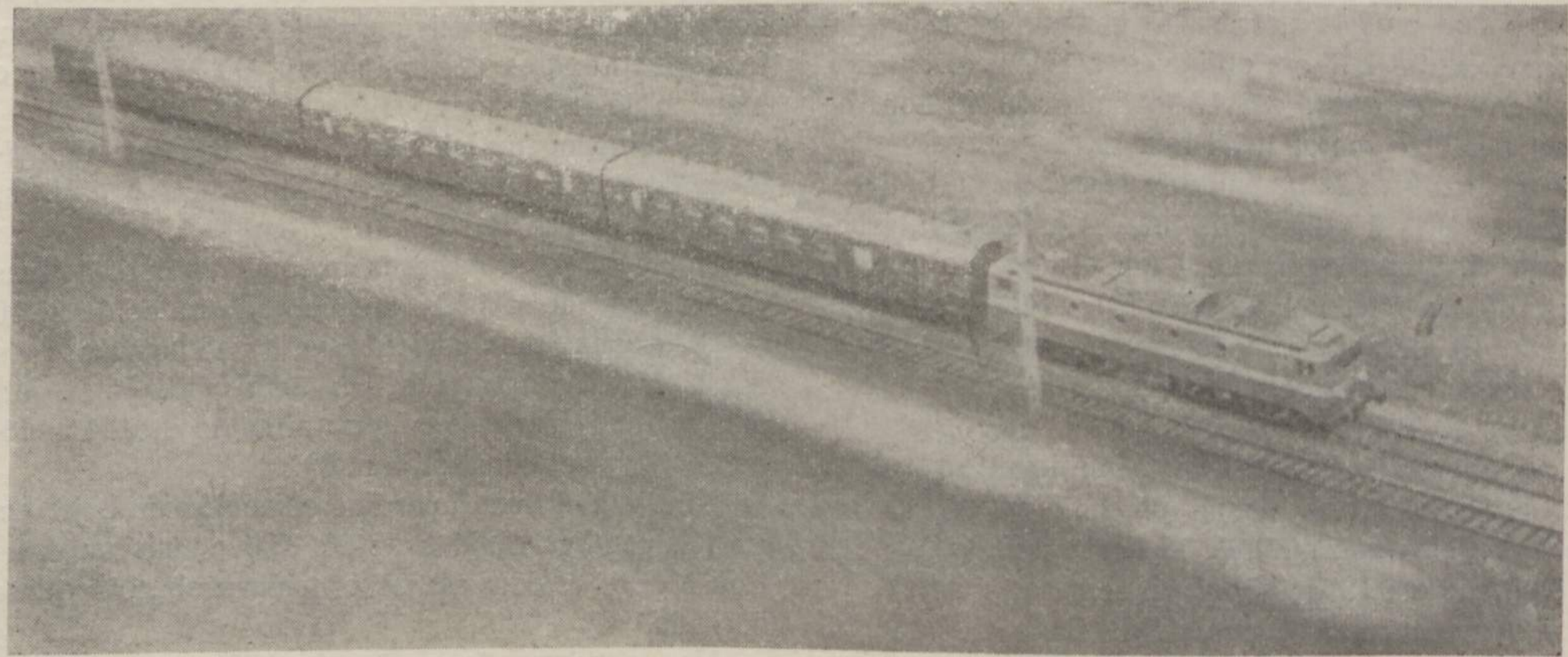
Nos Estados Unidos, também, o «City of New Orleans», da «C.^a Illinois Central», liga Chicago a Nova Orleans, 921 milhas ou 1482 quilómetros em 15 h 55, à velocidade média de 93 k/h, mas percorrendo alguns troços a 123 e mesmo a 136 k h. O «Morning Zephyr» e o «Afternoon Zephyr» da «C.^a Burlington», ligam Chicago a Minneapolis, 437 milhas ou 703 quilómetros, em 6. h 45, à média de 104 k h, realizando no percurso de East-Dubuque a Prairie-du-Chien (54,6 milhas ou 88 ks) à média comercial de 139 k/h⁽²⁶⁾.

As velocidades dos comboios isolados, de experiência, sobem, porém, a números muito superiores. Na Inglaterra e na Alemanha chegou-se a atingir velocidades de 201 k/h com locomotivas de vapor rebocando comboios de umas 200 ton. ⁽⁸⁾; em 1951, uma locomotiva a vapor alemã atingiu 215 k h⁽²⁷⁾; a automotora alemã «Kruchenberg», com motores Diesel, atingiu em uma linha experimental, 215 k h e, com propulsão por hélice, 230 k h⁽⁸⁾.

Finalmente, um comboio francês constituído por uma locomotiva eléctrica e três carruagens, todas estritamente de série, alcançou em Fevereiro de 1954 a velocidade de 243 k h, em experiência no percurso Dijon-Beaune, da linha Paris-Lyon⁽²⁸⁾ e, em Março de 55, outro comboio, composto por uma locomotiva eléctrica e três carruagens aerodinâmicas, com 34,5 ton. cada uma, chegou aos 320 k/h, na linha Bordeus-Hendaia, batendo portanto o *record* anterior por 77 k/h⁽²⁹⁾.

E para melhor se avaliar o que este número representa, basta notar que, na célebre corrida de automóveis, conhecida pelas «vinte e quatro horas de Le Mans», em Junho de 1955, a velocidade máxima atingida foi de 260 km h e a melhor média, média-record, foi de 172,308 km/h. (Diário de Notícias, de 13-VI-55).

Note-se ainda que, naquela corrida, os carros são



O fotógrafo de «Paris-Match» seguiu a façanha de bordo de um avião. A fotografia foi tirada no momento exacto em que a máquina lançada a 243 k/h bate o record do mundo. O avião voando à mesma velocidade dá ao instantâneo a ilusão de que a paisagem se desloca

especialmente preparadões e se trata de um circuito em pista especial para aquele fim; enquanto que o percurso da locomotiva francesa foi feito por uma locomotiva de série e, sobretudo, em linha corrente, onde todos os dias passam os comboios normais, embora naturalmente tenham sido tomadas precauções especiais, mas sem nada alterarem o essencial do percurso da via em que a experiência se efectuou.

No mês seguinte, um comboio *telecomandado* constituído por uma locomotiva eléctrica, do mesmo tipo da anterior, três carruagens de série e uma carruagem laboratório, fez o percurso a mais de 100 à hora, na linha Le Mans-Paris; a estação de telecomando encontrava-se a alguns quilómetros da estação de partida (°).

Em resumo e como conclusão, o caminho de ferro deu ao homem a noção de velocidade e, apesar das indiscutíveis e admiráveis proezas do avião e do automóvel, mantém galhardamente a sua posição de rei da velocidade dentro das características que lhe são próprias.

*

Pouco há a dizer sobre *comodidade*, tão evidente ela nos parece e tanto mais que, de resto, a noção de comodidade é bem relativa.

Não falta quem confunda habitualmente comodidade com pressa e facilidade de deslocação.

A verdade é que, apesar das velocidades cada vez maiores, o comboio permite, como nenhum outro meio de transporte, excepto os grandes barcos, o sono, a leitura, o trabalho, as refeições, as distrações e a amável convivência.

Em um reclamo de uma linha francesa encontrá-mos esta síntese curiosa, mas bem verdadeira, das «vantagens exclusivas» do caminho de ferro:

espaço para comer
espaço para dormir
espaço para estender as pernas
espaço para passear
espaço para bagagens

E ninguém as negará por certo...

*

E estamos chegados à última característica do caminho de ferro, mas precisamente aquela em que ele se impõe, domina e sobreleva de longe todos os outros: a *capacidade de transporte*. Não se pode negar-lhe uma quase exclusividade no domínio dos transportes maciços; só ele possui a possibilidade de assegurar os grandes transportes dos subúrbios das grandes cidades, das partidas e chegadas de férias, das grandes correntes, enfim, do transporte de passageiros, minerais, carvões, adubos, etc.

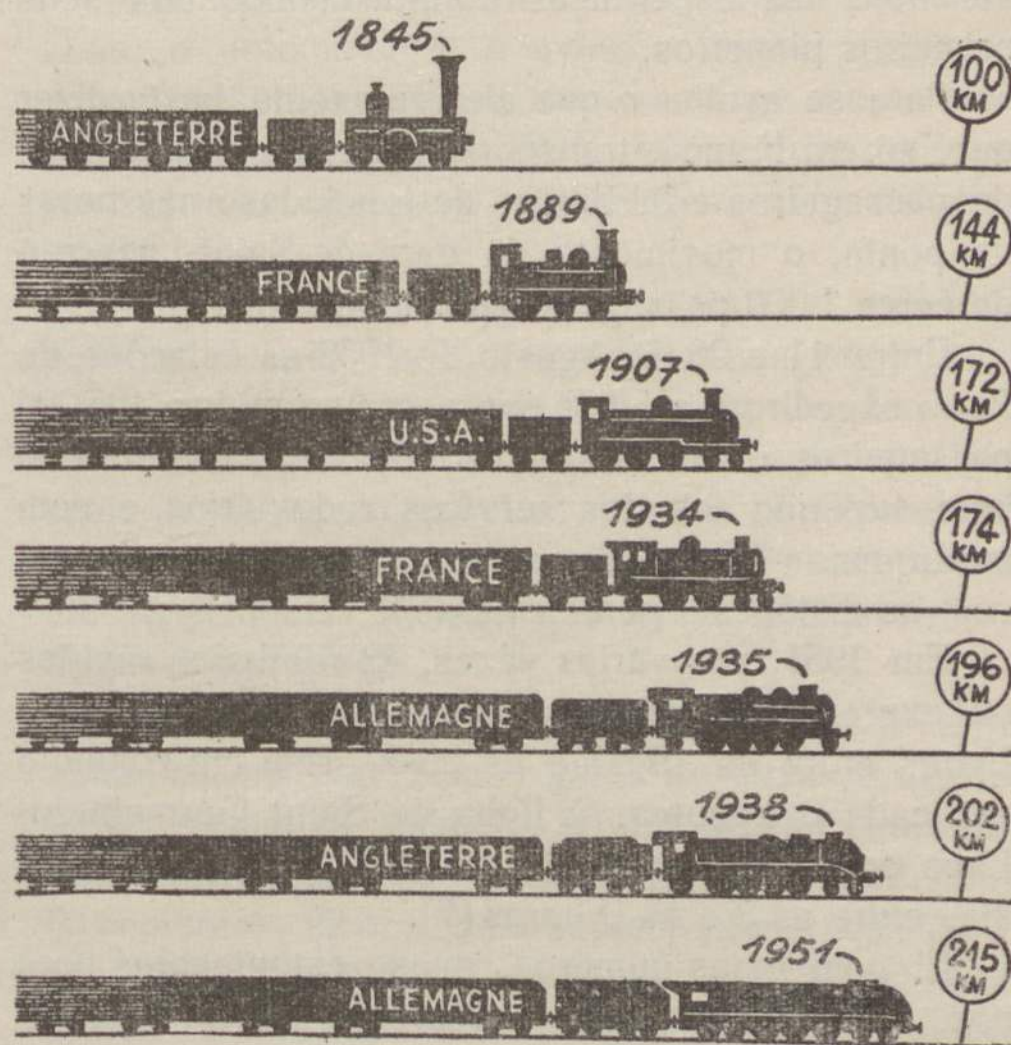


Gráfico representando o progresso da velocidade de 1845 a 1941, mas já ultrapassado

Se fosse preciso assegurar por autocarro ou caminhão todo esse tráfego, seriam com certeza insolúveis as dificuldades do trânsito, que daí resultariam.

Como exemplo, basta citar o tráfego suburbano, só da gare de Saint Lazare, nas horas de ponta, que representaria uma cadência de autobuses de 2 em 2 segundos, durante muitas horas, e a evacuação dos carvões sarrolorenos representaria a circulação de um caminhão cada 9 segundos durante todo o tempo necessário para essa evacuação (25).

Sob o aspecto do tráfego de passageiros, e apesar das qualidades inegáveis da aviação, o caminho de ferro tem assegurado durante um século, e continua a assegurar, os maiores e importantes percursos internacionais directos: Lisboa-Paris (1 902 kms), Berlim-Nápoles (2 177 kms), Paris-Estambul (3 025 kms), o «Orient-Express», que liga a Europa ocidental à Europa central seguindo o vale do Danúbio, o «Simplon-Express» por Milão, Trieste, a Croácia, até Estambul, etc..

Na América há igualmente percursos directos notáveis como o do Montreal a Vancouver, entre o Canadá e os Estados-Unidos, com 4.712 kms, e os de Chicago a S. Francisco, com 3.614 kms, o percurso de costa a costa, Los Angeles a Nova York, com 5 248 kms, etc. (8).

Um facto fica, acima de tudo, o assombroso aumento de capacidade de transporte, quer de passageiros quer de mercadorias, desde a «Rocket» com as suas 40 ton., até às 1 500 ou 2 000 ton. hoje vulgares, o que mostra à evidência que, se o caminho de ferro chegou na hora própria, não desmereceu

até hoje das esperanças e entusiasmos dos seus primeiros pioneiros.

Para se avaliar o que ele representa, basta dizer que, só em França, transporta anualmente 25 biliões de passageiros e 32 biliões de toneladas; nas horas de ponta, o movimento da gare de Saint-Lazare é de cerca 1 000 passageiros por minuto⁽¹²⁾.

Entre 11 e 26 de Agosto de 1952 as estações de Paris expediram, só por expressos e rápidos, 405 000 passageiros e receberam 625 000, seja um tráfego bem superior aos dos serviços rodoviários e com muito maior diferença se se entrar em linha de conta com as distâncias percorridas⁽¹⁴⁾.

Em 1951, por várias vezes, 42 comboios rápidos ou expressos foram expedidos da estação de Paris-Lyon, entre as 19-50 e as 23-50, seja um comboio em cada 6 minutos. A linha de Saint Germain-en-Laye encaminha para Paris 12 000 passageiros por dia, entre as 8 e as 9 horas⁽²⁴⁾.

E, com estes números, quase estonteantes para nós, cremos nada mais ser preciso dizer; mas um último exemplo recente é bem significativo do que o caminho de ferro representa para a vida da Nação, precisamente pela sua capacidade de transporte: quando da greve dos caminhos de ferro ingleses em fins de Maio de 1955, todos os jornais ingleses unânimemente puseram em relevo a verdadeira catástrofe que isso representava para a economia e a vida nacional. Falaram em tremendos engarrafamentos de trânsito que, segundo alguns jornais, chegaram a atingir dezenas de quilómetros de comprimento e camiões com géneros de primeira necessidade, às portas de Londres, levaram mais de três horas a chegar ao local de destino. O «Daily Telegraph» de 1 de Junho dizia textualmente: «A greve põe em perigo o ganha-pão da Nação e, em última análise, a sua existência».

Um aspecto, porém, há em que a capacidade inigualável de transporte do caminho de ferro desempenha papel primacial: o caso de guerra.

«As comunicações de transporte sendo, em tempo de paz, um dos elementos mais importantes da organização económica dos Estados, representam também, em tempo de guerra, uma verdadeira arma de defesa nacional, cujo excepcional valor, de há muito reconhecido, a Grande Guerra veio tornar mais evidente» — escreve o senhor general Raúl Esteves⁽³⁷⁾.

E continua: «Hoje pode afirmar-se que as batalhas são ganhas, em regra, com a rapidez dos transportes».

«Para mencionar alguns números, podemos dizer que o reforço da fronteira da Flandres, nos últimos meses de 1914, exigiu 2 169 comboios; a batalha de Verdun fez passar sobre as linhas férreas de Leste 3 592 comboios; o auxílio prestado à frente italiana em Outubro de 1917 exigiu 1 500 comboios e a concentração para se opor à ofensiva alemã de

1918 movimentou 1 476 comboios de tropas, atingindo o máximo quase inverosímil de 172 comboios em 24 horas».

«Entre os diversos meios de transporte, que podem ser utilizados em operações militares, são os caminhos de ferro que, incontestavelmente, têm a primazia e o papel mais preponderante». «... é nos transportes por caminho de ferro que assentam as bases fundamentais de todo o plano de operações de campanha⁽³³⁾».

E o coronel Henaff, director dos caminhos de ferro no Grande Quartel General Francês, durante a Grande Guerra, escreve: «Um exército privado de uma rede ferroviária bem explorada e bem organizada, achar-se-ia numa situação como a que teria se lhe faltassem os canhões e as munições⁽³²⁾».

E Léon Pondeveaux, em uma monografia sobre a «Rede do Norte» francesa⁽³⁴⁾, dá-nos os seguintes números, quase de entontecer, e relativos apenas àquela rede durante a primeira guerra mundial:

«Para os transportes de mobilização, destinados a conduzir os homens das reservas chamados às fileiras, não foram precisos menos de 1 334 comboios no dia 3 de Agosto, 995 no dia 4 e 792 no dia 5. De 6 a 8 de Agosto, foram os transportes de concentração, que exigiram 1 012 comboios transportando 439 835 homens, 117 601 cavalos, 22 545 viaturas ou canhões e 4 457 toneladas de material.

«Um corpo de exército completo precisou de 110 comboios, após a retirada de Charleroi, cada linha utilizada teve de suportar uma média de 120 a 170 comboios por dia.

«Mais tarde, a ofensiva da Champagne, no Outono de 1915, necessitou de 2.000 comboios de tropas; não foram menos de 6 768 para a ofensiva do Somme em 1916.

«Foram mais de 60 milhões de homens transportados pelo «Norte» de França, durante a guerra de 1914-18, fora outros transportes militares e civis. Mais de 60 000 comboios de reabastecimento e munições circularam naquela rede no ano de 1915; só para reabastecimento foram precisos 6 636 comboios em 1914, 36 006 em 1915, 51 370 em 1916, 44 113 em 1917, 37 723 em 1918 e 12 534 em 1919.

«Os transportes sanitários para evacuação de feridos exigiram 3 007 comboios em 1914, 17 006 em 1916 e cerca de 15 000 em cada um dos outros anos.

«Nos transportes dos homens de licença foram empregados 4 200 comboios em 1915, 11 800 em 1916, 28 em 1917 e 18 000 em 1918».

Marcel Peschaud, na «Revue Générale des Chemins de Fer»⁽³⁵⁾, dá outros números do movimento de comboios durante a primeira Grande Guerra:

«Um corpo de exército, com seus parques e material, reclama um efectivo de 4 000 vagões ou 80 comboios. Foram necessários, só para a concentração, uns 168 000 vagões e 3 360 comboios, em um

período de 20 dias, sem contar com o movimento dos comboios vazios, de retorno.

«Depois de Charleroi, para a evacuação de material, dos feridos, elementos das tropas combatentes, sobre cada uma das linhas perpendiculares à frente de batalha, o número de comboios diários atingiu 120 a 170, seja em média um comboio em cada dez minutos.

«Em 1917 circularam 2 082 000 homens de licença, só na rede de Orléans; no P. L. M., no fim de 1916, o percurso diário de comboios com homens de licença atingiu 13 000 quilómetros.

«Os comboios de feridos e doentes atingiram 8 600 no «Leste» e 15 800 no «Norte».

«Comboios de reabastecimento não foram menos de 84 500 em 1916, no «Norte» e no «Leste», seja uma média de 231 comboios por dia.

«Um momento crítico para os caminhos de ferro foi o da derrota italiana em Caporetto em Outubro de 1917. Para transportar, a toda a pressa, para aquela frente, as divisões francesas e inglesas de reforço, foi necessário formar, em menos de 24 horas, comboios totalizando 12 000 vagões e 500 locomotivas; em 4 dias, 120 000 homens com todo o seu material chegou à Alta-Itália pelo Monte Cenis, por Vintemilha, por Briançon e pelo Colo de Tende.

«Com a chegada intensiva dos americanos, o movimento aumentou ainda, sem que, naturalmente, deixassem de se efectuar os necessários ao exército francês.

«Assim, em Outubro de 1918, a estação de Gièvres recebeu e expediu 40 500 vagões carregados, seja uma média de 1.350 vagões por dia. Nas gares de Orléans, nesse ano de 1918, o número de vagões carregados, só para o exército americano, subiu de 13 000 em 1917 a 130 000 em 1918».

O papel dos caminhos de ferro na primeira Guerra Mundial foi tal que um escritor americano chegou ao exagero de dizer que «a França foi salva pelos seus caminhos de ferro»⁽³⁵⁾.

Estes números estonteantes dão, na verdade, ideia do papel insubstituível desempenhado pelo caminho de ferro e, para se ter também noção do esforço do pessoal, basta citar o seguinte número de Léon Pondereaux⁽³⁶⁾: «no decurso dos grandes transportes de tropas, houve exemplos de maquinistas que se mantiveram 72 horas sobre a sua locomotiva».

E já bem antes, em 1880, o velho Moltke, que foi na Alemanha um dos partidários mais convictos dos caminhos de ferro, escrevia⁽⁴³⁾: «Na hora actual, os caminhos de ferro tornaram-se um dos meios de guerra mais temíveis: o transporte de grandes massas armadas para pontos distantes previamente determinados, é um trabalho complicado e prodigioso, que deve ser incessantemente mantido em dia. A abertura de uma linha basta para o modificar».

Mas a primeira guerra mundial acaba, passam os anos, o automóvel e a aviação fazem progressos espantosos, nova guerra mundial surge e o caminho de ferro, a sua *capacidade inigualável de transportes*, não diminuem nem perdem o seu valor primordial.

Entre 11 e 15 de Agosto de 1939, um milhão de pessoas deixou Paris e «graças a uma organização experimentada — escrevia o jornal «Le Jour» de 19-8-39, — graças à admirável dedicação do pessoal, desde os engenheiros ao mais humilde empregado, não houve durante esse período excepcional, um só acidente. Melhor, não houve qualquer atrazo anormal no tráfego.

«Alguns números dão ideia do que foi esse movimento: no dia 11, das gares de Orsay e de Austerlitz saíram 37 comboios, 9 dos quais extraordinários, transportando 25 000 passageiros; em 12, houve 50 comboios, 22 dos quais suplementares, com 30 000 passageiros; em 13, 45 comboios com 30 000 passageiros; em 14, 35 comboios com 20 000 passageiros e em 15, 29 comboios com 18 000 passageiros.

«Da estação de Lyon partiram, em 11, 60 comboios, dos quais 16 suplementares, com 52 100 passageiros; em 12, esse número subiu para 80 comboios, 35 dos quais suplementares, com 76 000 passageiros; em 13, 67 comboios com 70 500 passageiros; em 14, 55 comboios com 69 800 passageiros; em 15, 61 com 64 000 passageiros. Da estação de Montparnasse, partiram 180 000 passageiros e 327 000 da de Saint Lazare; 136 000 da do Norte e só a gare de Leste apresenta um número relativamente pouco elevado de 40 000».

Este número, a que é preciso acrescentar o número de comboios e passageiros chegados, dá ideia do volume de movimento por caminho de ferro e da organização e elasticidade desse meio de transporte, bem como do esforço de todo o pessoal.

Na França vencida, ocupada, dividida, privada de toda a comunicação com o exterior, os caminhos de ferro franceses suportaram sòzinhos o fardo da vida quotidiana da nação: em 1942, com um parque de material reduzido a 50 %, transportou mais de 90 por cento do volume total do tráfego que, em 1938, fora assegurado por caminho de ferro, estrada e via fluvial reunidos⁽³⁶⁾.

No período da evacuação de Londres, em Agosto de 1939, foram evacuadas, em duas semanas, 1 300 000 pessoas, sem qualquer acidente; durante esse período foram organizados, só em Londres, 1 500 comboios de mercadorias.

Para transporte do corpo expedicionário inglês para os portos de embarque, empregaram-se 5 500 comboios, sem se ter registado um só acidente⁽³⁷⁾.

Na América, apesar do enorme desenvolvimento de outros meios de transporte, os caminhos de ferro asseguraram, só por si, o transporte de 97 % das

tropas e 90% do material e abastecimentos do exército e da marinha. ⁽⁸⁾

O avanço de 600 milhas de Alamein a Benghazi pôs em equação as primeiras dificuldades sérias de transporte e pode-se afirmar sem receio que, embora o famoso 8.º Exército estivesse bem equipado com material motorizado, a perseguição dos exércitos vencidos não poderia ter sido realizada com a rapidez eficiente, com que o foi, se não pudesse dispor de outros meios de transporte: transportes marítimos, o caminho de ferro e, em menor grau, a via aérea.

Apesar das vantagens dos veículos motorizados, o caminho de ferro foi, bem provavelmente, o meio ideal de abastecimento de um exército como aquele. As condições atmosféricas não prejudicam a sua acção, é muito menos vulnerável e mais fácil de proteger. ⁽³⁹⁾

E os ferroviários pagaram bem caro, com o sangue e a vida, o seu tributo para a luta comum: em França apenas, durante os quatro anos de ocupação, tiveram mais de 4 000 mortos, 1 200 feridos e 20 000 deportados.

De 1940 a 1944, a S. N. C. F. perdeu mais de 5 000 locomotivas, 10 500 carruagens, 21 000 furgões e 270 000 vagões. ⁽⁴³⁾

Por isso, com justiça, escreve Roger Lloyd ⁽¹⁾ que, através dos anos de guerra, os caminhos de ferro e os homens, mulheres e rapazes, que neles trabalharam, estiveram verdadeiramente tanto em serviço activo como qualquer soldado ou marinheiro e mantiveram, não só cada frente de combate, como toda a vida da nação. O custo desse esforço foi tremendo e a coragem e sacrifício, com que pagaram esse tributo, tornaram-se proverbiais.

Foram queimados, escaldados com água a ferver, mutilados, feitos em pedaços; deram totalmente as suas vidas, o seu esforço, a sua inteligência, uns pelos outros e sobretudo pela força da grande tradição ferroviária de que, a todo o custo, as linhas devem ser conservadas ao tráfego e este mantido com regularidade. Fazendo, a maior parte das vezes, o mais pesado da sua tarefa em condições de perigo iminente, o seu *record* de guerra — escreve o citado autor — foi imaculado e sem mancha; ao ferroviário inglês da guerra a nossa dívida não é nada inferior à que temos para com o soldado inglês.

Este números e elementos, fastidiosos talvez pelas longas citações, tiveram por fim pôr bem em relevo, afirmar de forma irresponsável que o caminho de ferro, pelas suas qualidades, e muito especialmente pela sua capacidade de transporte, se mantém ainda, como nos primeiros anos, o meio de transporte mais prático e eficiente.

*

Por isso, Harrison Hobart em um discurso sobre «O governo de Eisenhower e o ferroviário», pro-

nunciado na América, no país do automobilismo e da aviação, disse: «sou de opinião que aqueles que escreveram que os caminhos de ferro são uma empresa em declínio, entoaram em vão um canto fúnebre. Percorri os Estados-Unidos em todos os sentidos e persuadi-me cada vez mais de que o caminho de ferro é a espinha dorsal do nosso país. Sem ele, em tempo de paz como em tempo de guerra, os Estados-Unidos não seriam, como outrora, mais do que um conjunto de Estados separados, nenhum dos quais aproveitaria do bem-estar que hoje goza».

E, para terminar este capítulo, nada melhor do que estes períodos do Prof. Vicente Ferreira: ⁽⁵⁾

«O caminho de ferro — afirma-se — é uma relíquia de outra civilização, uma velharia inútil, uma instituição moribunda, a resguardar em breve nos museus, para deleite dos antiquários e pasmo de turistas.

Mas, pelo contrário, os caminhos de ferro constituem, não só um organismo vivo, mas um organismo em plena evolução progressiva».

5) Os transportes terrestres em Portugal, antes do caminho de ferro

Para dar ideia do que foram os transportes de serviço público em Portugal — e só estes nos interessam aqui — antes do caminho de ferro, creio que pouco ou nada mais há a dizer depois da publicação do livro do sr. Godofredo Ferreira, «A mala-posta em Portugal».

Por isso, e tanto mais que apenas uma ideia geral se pretende dar, não é de estranhar que, em grande parte, este capítulo seja uma longa transcrição, ou repetidas transcrições desse livro.

*

Para não remontarmos mais longe, as primeiras vias de comunicação terrestre, dignas desse nome, foram as estradas romanas. Foram primeiro os centros de atracção religiosa que, na Idade-Média, deram impulso às comunicações, estabelecendo relações entre os povos. O que a antiguidade romana fizera por interesse político e comercial, desenvolveu-se depois por fervor religioso.

Os caminhos seguidos pelos peregrinos, como perto de nós o de Santiago de Compostela, aproveitaram, na sua grande maioria, as antigas vias militares romanas, que continuaram a ser as importantes estradas comerciais. ⁽⁴⁴⁾

As primeiras estradas construídas em Portugal devem-se também aos romanos, a maior parte hoje quase desaparecidas e constituindo apenas, pelas suas pontes, elementos de interesse para os arqueólogos. Pode dizer-se — escreve o Dr. Amorim Girão ⁽⁴²⁾ — que as vias romanas imprimiram as

directrizes fundamentais à circulação terrestre do nosso território, dando mesmo origem e nome a algumas povoações e influindo mais tarde no traçado das modernas estradas.

A primeira rede de vias de comunicação construídas em território peninsular data, pois, da ocupação romana, construção levada a efeito para dominar as regiões, estabelecer ligação entre as várias colónias romanas e constituir factor decisivo da unidade nacional. ⁽¹²⁾

Havia, como é natural, estradas de diferentes categorias, mas, dos vestígios que delas nos restam, podemos concluir que a sua rede era muito mais densa e mais apertada do que se poderia imaginar. ⁽¹²⁾

Durante quase dois séculos, de 1520 a 1798, parece que o transporte das cartas em Portugal se efectuou unicamente a pé e a cavalo, «em passo de almocreve», como então se dizia.

Havia apenas o correio oficial feito por hábeis cavaleiros, «a unhas de cavalo», transpondo em poucos dias, até em poucas horas, longas distâncias. ⁽¹³⁾ Mas o desenvolvimento das relações comerciais e sociais não se coadunava com esta morosidade e correspondente pequena capacidade de transporte.

Aparecem, então, os carros postais, servindo simultaneamente para correspondência e passageiros. Tiveram nomes diferentes, conforme os países que percorriam: mala-posta, diligência, messagera, corriera, mail-coach, etc.

Da última metade do século XVIII até ao aparecimento do caminho de ferro, no século imediato, viajantes e mercadorias só se podiam deslocar a grandes distâncias, com alguma segurança e menor despesa, mercê dos carros da administração dos correios.

Em Portugal, a primeira tentativa de mala-posta só foi possível ao findar do século XVIII, um ano depois do Estado ter reivindicado a posse do correio, que quase dois séculos antes alienara. ⁽¹⁴⁾

Isto está de acordo com a classificação da evolução dos transportes terrestres em Portugal em quatro épocas feita pelo Dr. Busquets de Aguilar: ⁽¹⁴⁾

1.^a: De 1140 a 1798, isto é, desde a fundação da nacionalidade até à criação da mala-posta;

2.^a: De 1798 a 1856 — da criação da mala-posta à inauguração do primeiro caminho de ferro;

3.^a: De 1856 a 1927 — da inauguração do primeiro caminho de ferro até ao moderno desenvolvimento do automobilismo e da camionagem;

4.^a: De 1927 em diante.

A primeira época é perfeitamente caracterizada, abrangendo toda a locomoção em que era utilizado o cavalo como veículo ou como motor.

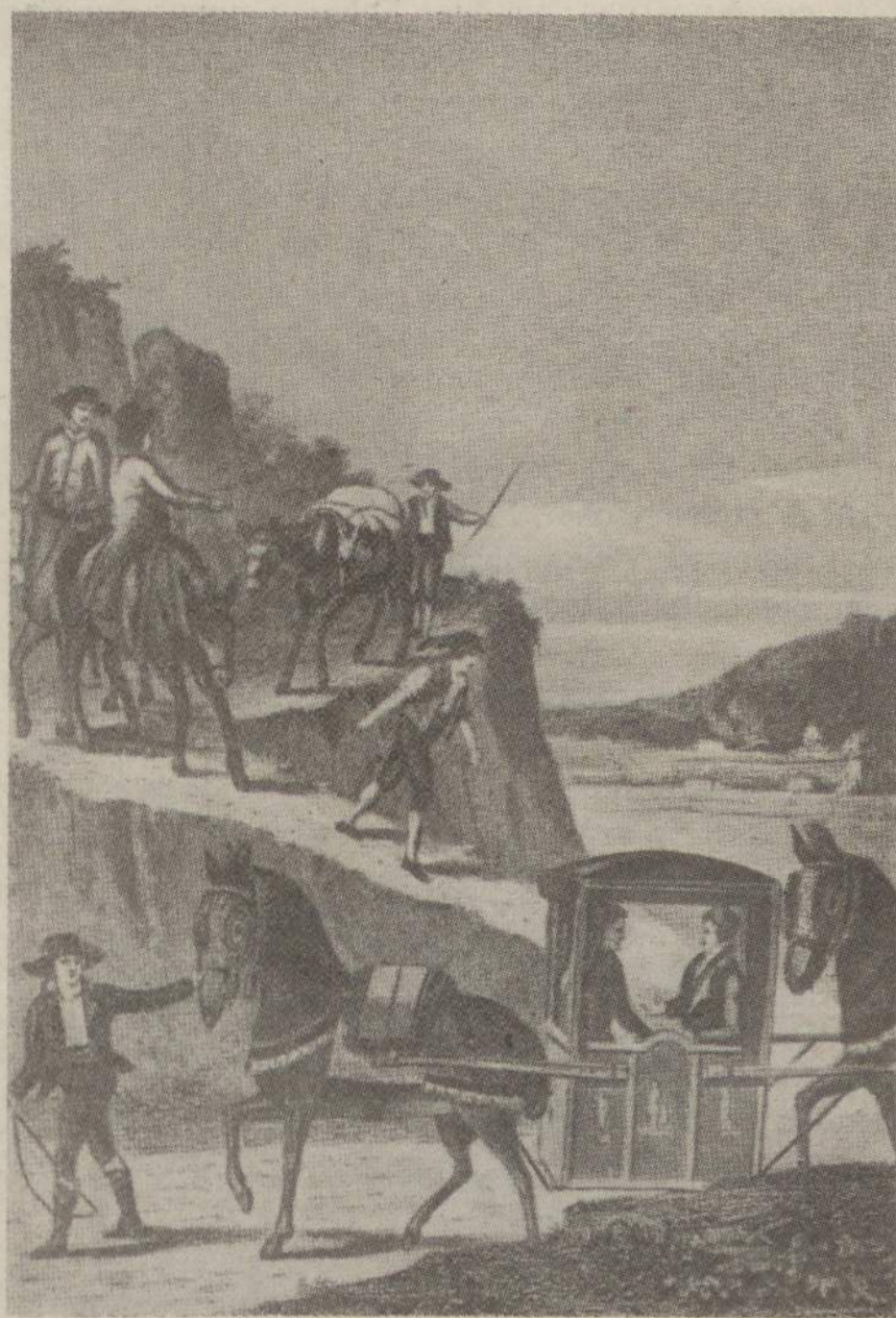
Em 1798, em fins portanto daquele primeiro período, foi encarregado o desembargador Dr.

José Diogo Mascarenhas Neto de dirigir a construção da estrada de Lisboa ao Porto e, sob a sua direcção se construiu de Lisboa até Coimbra, reputada na época um primor de técnica e perfeição. E, com a inauguração deste importante troço, se abriu caminho à criação também de um serviço regular de transporte colectivo de passageiros.

Foi ainda o desembargador Mascarenhas Neto encarregado de instituir e regular o primeiro serviço de mala-posta do nosso país, de Lisboa a Coimbra. ⁽¹⁵⁾

Não teve, porém, longa vida. Fez a primeira viagem em 17 de Setembro de 1798 e a última em 4 de Maio de 1804.

O portuguesinho desse princípio do século XIX não acolheu a iniciativa com grande interesse, bastando dizer ⁽¹⁶⁾ que as carruagens, de apenas quatro



Como se viajava em Portugal no princípio do século XIX

(Do livro de W. M. Kinsey — *Portugal Illustrated*, etc. — Londres, 1824).

lugares para passageiros, poucas vezes tinham a lotação completa, a não ser por ocasião da abertura e do encerramento da Universidade. Nessas ocasiões era então utilizado um «carro grande» assim chamado por ter seis lugares para passageiros.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A posição de Portugal

Portugal não é um país velho. Nunca o foi. Nunca usou barbas brancas. O próprio Vasco da Gama, quando descobriu o caminho marítimo para a Índia, era um rapaz de 25 anos de idade. A nossa antiguidade de oito séculos é a imagem de uma Primavera que se renova constantemente.

O ano de 1955, que findou ontem, foi-nos propício, nos pontos de vista nacional e internacional. Não nos é possível, em duas linhas, resumir e anotar os principais factos que sucederam no ano passado e que, pela sua grande projecção, pelo seu significado nacional, são ainda factos do presente. Entre estes factos, assumiu capital importância a visita do Chefe de Estado a Inglaterra. A nossa entrada para a O. N. U. foi um acto de justiça e veio fortalecer o nosso prestígio no mundo. A viagem do ministro Paulo Cunha aos Estados-Unidos e ao Canadá foi, na verdade, triunfal. A declaração Dulles-Paulo Cunha constitui mais um documento importante da nossa posição internacional. Finalmente, a acção intentada, no Tribunal de Haia, contra a União Indiana, culmina, com dignidade varonil, a nossa acção política internacional.

Com optimismo entusiástico e saudável saibamos viver a nossa existência. Em cada coração português, mais de que uma esperança, canta a certeza de que somos senhores dos nossos altos destinos. Portugal não é um país velho.

A Aurora do Lima

O bisemanário *A Aurora do Lima*, que completou, em 15 de Dezembro, o seu primeiro centenário, publicou, para o comemorar, uma edição especial, nela incluindo, em separata, a reprodução do primeiro número.

A Aurora do Lima, pelas suas tradições e pelos serviços que prestou, ao longo da sua centenária existência, à cidade e ao distrito, bem merece que a tratem e respeitem como um dos mais expressivos valores do rico património minhoto. Camilo Castelo Branco foi um dos seus redactores, com a mensalidade de 18 mil réis, quantia que, ao tempo, não era muito pequena, e entre os seus colaboradores mais ilustres conta-se António Feijó.

Com o seu nome romântico, *A Aurora do Lima* honra a imprensa portuguesa e as tradições culturais de Viana do Castelo.

Portugal Monumental



PORTO - Claustro da Sé

SAUDADE

Saudade, brando cuidado,
É este ansiado anelo:
—Debruçar-se no Passado
E desejar revivê-lo!

É julgar que se tem perto
Quem tão longe está da gente:
—Entrever num céu aberto
A imagem de um Bem ausente!

É inefável tortura,
Tortura vinda do Céu:
—A de lembrar com doçura
Algum bem que se perdeu!

Saudade é, em suma, esta
Recordação doce e triste:
—É da paixão o que resta
Quando nada mais existe...

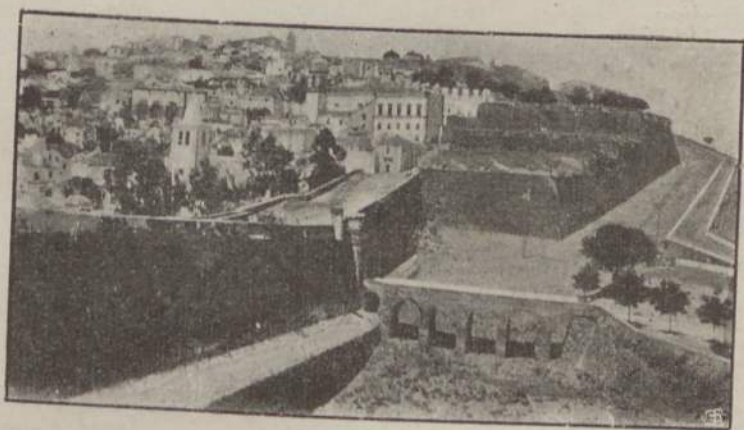
TEODORO CORREIA

Achegas para a história do Caminho de Ferro do Leste

Por EURICO GAMA

I

JÁ em crónica anterior me referi à conferência de D. Luís I, de Portugal, com D. Afonso XII, de Espanha, na Estação de Elvas, inaugurando a linha férrea para Badajoz. (1) Reuno agora alguns pequenos artigos, apontamentos dispersos, colhidos aqui e acolá, cujo interesse não será, porém, de desprezar, para uma possível história do Cami-



ELVAS — Um aspecto das muralhas

inho de Ferro de Leste. E alguns talvez mereçam mesmo a atenção do leitor, ao menos pela sua originalidade, rigorosamente documentada.

Entretanto, começarei por algumas palavras sobre a minha querida e mui nobre cidade, no que espero ninguém me levará a mal...

Assim...

Esta é a cidade de Elvas, Rainha da Fronteira às portas da velha e veneranda Europa.

Antiga «Chave do Reino», dados a importância da sua posição estratégica e o valor e a solidez da sua fortaleza jámais vencida, Elvas ocupa na história pátria um lugar do mais alto relevo.

«Altar da Raça» lhe chamou com propriedade um grande poeta e pensador do Alentejo, pois Elvas, a

dois dedos da vizinha Espanha, soube sempre cultivar no grau mais elevado as melhores virtudes dos antigos Lusitanos, mantendo integras a coragem, a lealdade e a grandeza de alma, que são apanágio de um Povo de Heróis, Santos e Mártires.

O seu nome, esculpido em oiro no pendão do cavaleiro audaz, atesta por todos os séculos, o valor e o acendrado patriotismo que iluminaram sempre os corações dos elvenses devotados à causa sublime da Liberdade e da Independência nacionais.

Terra arreigadamente portuguesa e tipicamente alentejana na alvura imaculada do seu casario, na majestade dos seus Montes e no doirado das suas opulentas searas; porta de bronze da vasta e ubérrima província transtagana; nobre entre as mais no-



ELVAS — Forte

bres; pérola de preço inestimável, Elvas, relíquia sagrada da Pátria, foi berço de gloriosos Soldados, mãe de Artistas, Letrados, Santos, Homens de Ciência e Fé, Poetas e Damas Virtuosas.

Só uma cidade como Elvas podia responder assim com altivez ao inimigo que a sitiava há um ror de semanas; «Calculai o tempo que eu posso levar a

(1)—«Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1.598, de 16-7-954,

morrer! Vede quantos meses são precisos para me render à pálida fome, que as balas não as temo; calculai esse tempo e aproveitai-o todo. Enquanto houver uma gota de sangue nas minhas veias há-de pulsar pela Pátria o coração da cidade e os inimigos hão-de estacar diante das minhas mufalhas».

Que as balas não as temo! — eis uma legenda admirável que define bem o heroísmo dos habitantes de Elvas, heroísmo que o seu brasão, aliás, proclama eloquentemente.

Mais tarde, a quando do cerco que Elvas sofreu em 1801, o Governador da Praça, D. Francisco Xavier de Noronha, da mesma ténpera dos Melos e dos Sanchos Manuéis, responderia nestes termos aos que assediavam a fortaleza, obrigando-os a levantar o sítio: «Enquanto houver pedra sobre pedra nos baluartes da cidade; enquanto houver um soldado que possa disparar um tiro; enquanto tiver vida o general que os comanda, ninguém aqui fala em capitulação».

São frases e gestos da grandeza destes que fazem um povo imortal, e Elvas, pelo seu passado, pelos seus feitos ímpares, pelo seu presente e pela consciência do seu valor e das suas possibilidades, há muito que entrou naquele restrito número dos que nem a própria morte vence.

CHAVE, DEFENÇA E ESCUDO
SOU DO REYNO LUZITANO ...

* * *

Elvas está situada na encosta de um monte, áspero e despenhado para a parte do Norte, sobre o pequeno ribeiro do Ceto, mas de suave declive para o Sul, onde se ostenta o aglomerado mais importante da cidade, quase em anfiteatro.

Na planície que a envolve há numerosas habitações, hortas, pomares, montes e quintas formosíssimas,

extenso ramo de olival, muitas e fertilíssimas herdades.

A uma altitude de 320 metros e à latitude de 38.º 53' 15" e longitude de 7.º 8' 40", a cidade encontra-se a 11 quilómetros da fronteira de Cáia, em frente de Badajoz, capital da Estremadura espanhola, da qual dista apenas 18 quilómetros, donde o verso popular

*Ó Elvas, ó Elvas,
Badajoz à vista.*

O Brasão de Armas representa, em campo vermelho, um guerreiro a cavalo, empunhando, na mão direita, o estandarte das quinas, Tem em volta a legenda bíblica, salmo 16.º de David: «CUSTODI NOS, DOMINE, UT PUPILLAM OCULI» — Guardai-nos, Senhor, como à menina dos olhos.

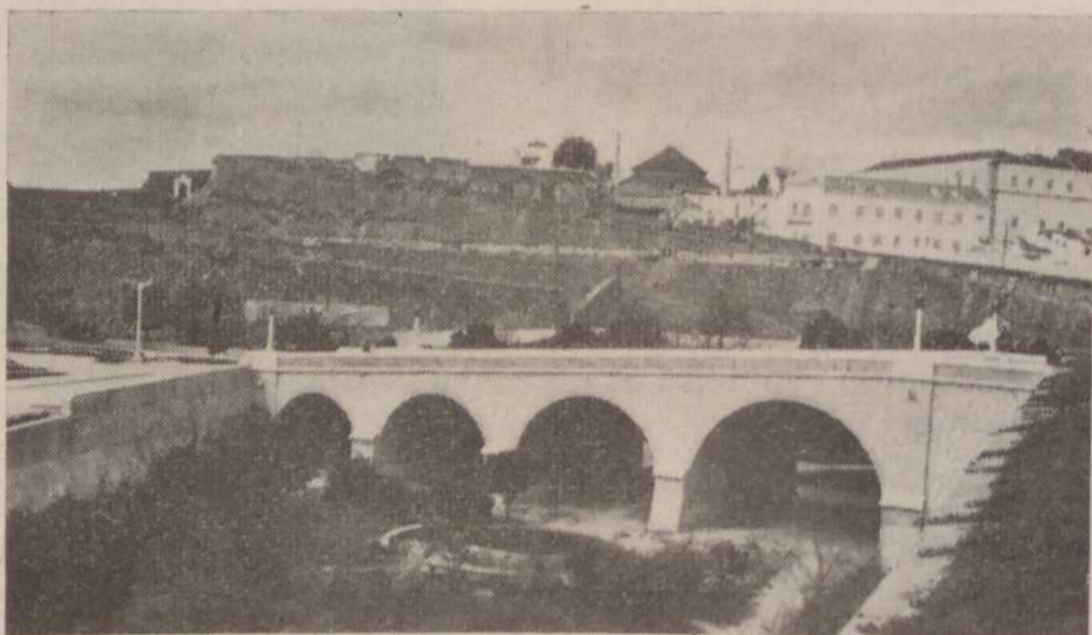
O cavaleiro é crível que seja D. Sancho II, que em 1226 conquistou a povoação aos mouros e em Maio de 1229 lhe deu Foral. D. Manuel I elevou-a à categoria de cidade em 20 de Abril de 1513 e no reinado de D. Sebastião teve a dignidade episcopal que lhe foi conservada por três séculos.

Em 29 de Janeiro de 1930 foi concedido ao Estandarte de Elvas o Grau de Oficial da Ordem Militar da Torre e Espada, com a divisa «do Valor, Lealdade e Mérito», sinal de respeito e gratidão que há muito justificava.

Com uma história verdadeiramente maravilhosa, Elvas, a Rainha da Fronteira, acompanha hoje o progresso, com os seus novos Bairros extra-muros e os seus notáveis edifícios públicos e particulares.

Cidade branca e luminosa, bonita como uma noiva, forte e notável, Elvas bem merece que a cantem os poetas, a exaltem os pintores e os turistas a visitem.

«Oh! Elvas, quadro em esmalte e filigrana».



O viaduto das Novas Portas de Elvas — a moderna entrada da cidade

A corrupção nos Caminhos de Ferro da União Indiana

Por CARLOS DE BRITO LEAL

CONFORME a imprensa noticiou, a União Indiana resolveu suspender definitivamente, a partir de hoje, os seus serviços ferroviários com a nossa província de Goa. Achamos por isso interessante, e também oportuno, transcrever com a devida vénia — sem comentários — o seguinte artigo publicado na importante revista semanal inglesa, *The Railway Gazette*, a página 613 do seu número de 25 de Novembro último, com o título «CORRUPTION PROBLEMS ON INDIAN RAILWAYS».

Escreve *The Railway Gazette*:

«Um dos problemas que desde há bastante tempo está causando preocupações e grande ansiedade ao Governo Indiano, é a onda crescente de roubos, suborno e corrupção geral, que avassala todos os serviços ferroviários da União.

Assim, em Outubro de 1953, para a questão ser examinada sob todos os seus aspectos, o Governo nomeou uma comissão de Inquérito, a qual enviou a muitas firmas comerciais, industriais e agrícolas da União Indiana, seis questionários, incluindo um de ordem geral, para desta maneira tomar pleno conhecimento das faltas e reclamações existentes acerca dos serviços.

Foram recebidas inúmeras respostas; a Comissão percorreu grande parte da rede ferroviária, retendo-se durante longos períodos de tempo em 47 das mais importantes cidades; ouviu 1.150 testemunhas, convocou 178 reuniões de queixosos e, finalmente, apresentou ao ministro dos Caminhos de Ferro, em Julho do ano passado, um volumoso Relatório contendo 150 sugestões e recomendações, tendentes a resolver o problema.

Em princípio, a Comissão reconhece que a corrupção nos serviços dos caminhos de ferro indianos, têm-se espalhado de uma maneira alarmante e, desde o seu início, os prevaricadores têm contado sempre com a sua impunidade».

E *The Railway Gazette* prossegue:

«Com efeito, o problema exposto à Comissão não é mais do que aquilo que poderá ser considerado um mal vulgar e até mesmo comum a todos os serviços ferroviários ou não ferroviários, que exploram qualquer comércio ou indústria em todo o Oriente. Apenas, nos caminhos de ferro da União Indiana se verifica a circunstância de certos delinquentes, ocupando o lugar de chefes de estação, ou os seus subordinados, terem sempre às mãos uma maior oportunidade para mais fácil e impunemente poderem roubar e faltar aos seus deveres.

Além disso, não são eles os únicos culpados. Negociantes em todas as espécies de comércio e industriais de todos os ramos, estão também mais ou menos incriminados, por instigarem os funcionários a faltar às determinações superiores, oferecendo-lhes avultadas quantias para a obtenção de facilidades contrárias aos regulamentos para o uso de uma prioridade criminosa no emprego de vagões disponíveis para assim poderem carregar primeiro que os seus competidores, etc.

Algumas Câmaras de Comércio e Associações Industriais, nas suas respostas aos questionários que lhes foram enviados pela Comissão de Inquérito chegaram ao ponto de declararem com a maior franqueza que o sistema de subornar o pessoal, tornara-se tão vulgar e admissível que, por esse motivo, nunca julgarem oportuno nem conveniente tentarem resolver o problema, pondo-lhe termo.

Mais estranho ainda é o facto destes organismos serem exactamente os primeiros a queixarem-se amargamente da corrupção existente nos serviços dos caminhos de ferro, quando afinal o remédio está nas suas próprias mãos.

A culpa reside, porém, na atitude complacente assumida por todas as partes interessadas na completa extinção do mal, que, aliás, prevalece por

toda a parte no Oriente, e está tão profundamente gravado no espírito da população indiana que chega a ser tomado como um caso corrente e normal, não só na União Indiana, como também em outros países orientais.

A Comissão considera que a fiscalização não se exerce devidamente e é insuficiente, devido ao número de fiscais não ter aumentado em proporção com o aumento do número de outros empregados e do volume sempre crescente de mercadorias, não esquecendo que é também possível que os próprios fiscais sejam subornados. Verifica além disso que o grande número de registos, impressos a preencher, etc., ocupa de tal modo as secretarias que o pessoal, que poderia ser empregado numa fiscalização exterior, está retido em trabalhos de pura burocracia, dando assim lugar a uma fácil corrupção nos serviços externos.

O Relatório critica também a grandeza geográfica das novas zonas dos caminhos de ferro, o agrupamento de vagões com mercadorias em locais inconvenientes, tornando a fiscalização muito difícil e provocando «faltas e erros resultantes de uma super-centralização, muita indecisão, negligência e inércia».

A Comissão considera ainda que a falta de material rolante para o transporte de mercadorias é uma das principais causas que fomentam a corrupção, e sugere que na execução do segundo plano quinquenal, se deve não somente tomar todas as providências necessárias para um aumento considerável do número de vagões, como também atender-se à construção urgente de numerosos armazéns e telheiros para a recolha da carga. Os gargalos de trânsito em estações de transbordo, devem também ser eliminados de maneira a permitir que os trasbordos possam ser feitos com a maior rapidez sob uma fácil fiscalização.

Verificou também a Comissão que a corrupção existente nos serviços não se limitava somente ao tráfego de mercadorias mas atingia também a reserva de lugares para passageiros e bagagem, à obtenção de cabines e camas, ao uso fraudulento

de bilhetes falsos e até mesmo à aceitação de passageiros viajando sem bilhete».

E diz mais *The Railway Gazette*:

«Ainda que o Relatório da Comissão Sindicante não o expresse claramente, não há dúvida que uma das maiores causas da corrupção nos caminhos de ferro da União Indiana é o grande número de transacções efectuadas por intermediários no aluguer de vagões vazios, especialmente na época das colheitas, devido à falta de material resultante dos efeitos da guerra. Muitos chefes de estação têm literalmente feito fortunas com este negócio ilícito.

Os fiéis dos armazéns e depósitos, bem como o pessoal das repartições dos serviços de polícia, estão talvez ainda mais expostos ao suborno, porque no uso das suas funções têm que ser considerados «acima de toda a suspeita», o que não sucede com o pessoal de categoria inferior.

É também curioso verificar que nos quadros técnicos, isto é, engenheiros, architectos, etc., a Comissão encontrou também culpas, ainda que obtivesse provas de que, na maioria dos casos, esses funcionários furtavam-se a receber gratificações pecuniárias. Muitos deles estavam, porém, usufruindo ilícitas vantagens indirectas devido à sua posição». O processo mais vulgar consiste, diz o Relatório da Comissão, em consentir que as suas famílias aceitem presentes e ofertas daquelles que procuram ser melhor atendidos para obter os seus fins em vista».

E *The Railway Gazette* conclui:

«A Comissão actuou sobre todas as formas de suborno, desde a aceitação de simples dádivas sem valor, como frutos, aves, etc. até aos presentes de avultado custo e sobretudo ao recebimento de dinheiro. O caso continua não obstante sendo assunto para grande especulação nos meios ferroviários da União Indiana.



RECORDANDO O PASSADO

A Viagem do Último REI DE PORTUGAL a Espanha e Inglaterra

Com a recente viagem do Presidente da República a Inglaterra, veio-nos a recordação de uma outra viagem de cortesia, de El-Rei D Manuel II à corte britânica, reinando então Eduardo VII. Há quarenta e quatro anos, em 7 de Novembro de 1909, deixou Lisboa, para, pela primeira vez, atravessar a fronteira, em visita a soberanos estrangeiros.

Conforme mandava o protocolo e a boa vizinhança, dirigiu-se a Madrid, onde chegou a 8, à

Congresso e mais personalidades do elemento oficial.

Após as apresentações e revista à guarda de honra, Suas Majestades dirigiram-se, com a escolta de um vistoso esquadrão de cavalaria, ao Palácio

CHEMIN DE FER DU NORD	
VOYAGE EN FRANCE	
DE	
Sa Majesté le Roi de Portugal	
Samedi 27 Novembre 1909	
Train Spécial de Calais-Maritime à Paris	
CALAIS-MARITIME	départ 2h 20 SOIR
LONGUEAU	arrivée 4.22 --
PARIS-NORD	départ 4 26 --
	arrivée 5.52 SOIR

VIAGEM DO REI D. MANUEL II A FRANÇA
Horário do Chemin de Fer du Nord respeitante ao comboio real organizado em França

estação do Norte; ali era aguardado por S. M. D. Afonso XIII, que envergava o uniforme de Coronel Honorário do nosso Regimento de Infantaria 16, pelo Infante D. Fernando, pelos membros do Governo, Presidentes do Senado e do

To be Retained by Guest.

RECEPTION OF HIS MAJESTY THE KING OF PORTUGAL, Guildhall, 17th November, 1909.

It will greatly expedite Taking-up if this portion of the Ticket be given to the Carriage Caller at the Entrance after the Ceremony.

Carriage ranked in Gresham St. (West of Wood St.) 676

This Part to be Retained by Coachman. INSTRUCTIONS FOR COACHMAN, Who must produce this Card.

Reception of His Majesty The King of Portugal, At GUILDHALL, 17th NOVEMBER, 1909.

The Carriage bearing this Card must reach the Guildhall, not later than 12.15 p.m., by way of A.—HOLBORN, NEWGATE STREET, CHEAPSIDE, & KING STREET.

B.—QUEEN VICTORIA ST., QUEEN ST. & KING ST. And after setting down will leave by way of Basinghall Street, London Wall and Aldermanbury, to rank in GRESHAM STREET, West of WOOD STREET. CITY POLICE OFFICE. J. W. NOTT BOWER, Commissioner of Police, November, 1909. 676

VIAGEM DO REI D. MANUEL II A LONDRES — Bilhete com o número da carruagem e itinerário distribuído aos cocheiros, emitido pela Polícia de Londres com o fim de facilitar a organização do cortejo real

do Oriente, onde, de uma das suas janelas, assistiram a um desfile de tropas. O soberano português envergava o uniforme de Coronel do Exército espanhol.

No próprio dia da chegada, Suas Majestades visitaram o Museu do Prado, ali se demorando até ao anoitecer. No dia seguinte, pela manhã, no Campo de Carabanchel, realizou-se uma grande revista militar na qual tomou parte a guarnição de Madrid. A Infantaria de Castela, os Lanceiros do Príncipe, os Caçadores de Vilarobledo e a artilharia executaram exercícios de combate, nos quais foram utilizadas granadas explosivas.

No desfile das tropas, o rei de Portugal comandou o regimento de Castela do qual era Coronel Honorário, passando em continência em frente da tribuna real, onde se encontrava D. Afonso XIII

Depois desta festa militar os dois soberanos almoçaram na legação de Portugal; durante o repasto foram trocados amistosos brindes.

Em 10 do mesmo mês, na Casa de Campo, o régio hóspede foi brindado com uma caçada em sua honra; foram abatidas 611 peças de caça, e, entre elas, 297 faisões e 222 perdizes.

Esta viagem a Espanha, apesar de oficial, revestiu-se de grande intimidade. A passagem do Chefe do Estado Português por Madrid foi isenta de cerimónias públicas, não deixando, no entanto, de apresentar um cunho de fraternal amizade.

Certamente a guerra de Marrocos e o facto da Espanha ter saído de uma recente convulsão interna, impediram que fosse dado à visita de D. Manuel II o relevo público que seria de esperar em qualquer outra ocasião.

Todavia, as cerimónias realizadas foram bastante significativas pela íntima cordialidade de que foram rodeadas.

* * *

Em 11, pela manhã, os reis de Espanha e Portugal, acompanhados das suas comitivas, tomaram um comboio especial para Toledo, almoçando durante a viagem.

Naquela cidade foram efectuadas as visitas obrigatórias: a Academia Militar, no Alcazar, Fábrica de Armas e Casa do Pintor El Greco. Na Academia Militar, o Batalhão de Alunos, sob o Comando de D. Afonso XIII, desfilou em continência perante D. Manuel II de Portugal. Com a visita à Catedral de Toledo terminou esta jornada.

No dia 12, como último número do programa em honra do Chefe do Estado Português realizou-se a visita ao Escorial, magnífico monumento

onde faleceu D. Filipe II, em 1589. À volta, D. Manuel ofereceu, nos seus aposentos do Palácio do Oriente, aos oficiais do Regimento de Castela unidade da qual era comandante de honra, um jantar onde foram trocados amistosos brindes.

Na noite desse mesmo dia, D. Manuel tomando o Sud-Express, deixou Madrid em direcção a Cherburgo, acompanhado da sua comitiva.

* * *

Chegada a Cherburgo em 14. O régio viajante embarcou no «Victoria and Albert», iate posto à sua disposição pelo rei Eduardo VII. Com grande cerimonial foi escoltado por uma divisão de cruzadores até Portsmouth, onde 8 grandes couraçados prestaram honras, embandeirando em arco, içando no tope dos mastros a bandeira portuguesa.

Ao meio dia em ponto de 15 de Novembro, o «Victoria and Albert» entrava na doca de Portsmouth. Os navios de guerra deram as salvas do estilo, com a marinhagem formada no convés e alinhada nas vergas dando os «hurrahs» da ordenança.

S. Majestade aguardou no portaló a visita do Príncipe de Gales, e, depois do almoço e da leitura de uma mensagem de boas vindas pelo Mayor de Portsmouth, tomou o comboio que o conduziria a Windsor, onde chegou nesse dia do seu aniversário natalício.

Eduardo VII, envergando o uniforme de Coronel da cavalaria portuguesa, acompanhado pelo Duque de Connaught e

pelos príncipes Cristiano e Artur, aguardavam o soberano português. O Mayor leu a sua mensagem de boas vindas, à qual D. Manuel respondeu em inglês, após o que os dois reis pas-



O Rei D. Manuel II em Londres, segundo capa de uma revista inglesa, que não chegou a ser publicada

saram em revista a guarda de honra, organizando-se a seguir o cortejo.

Ladeavam as ruas embandeiradas e com dísticos de boas vindas em português, contingentes de tropas: Life-Guards, granadeiros, etc. Num landau a duas parelhas tomaram lugar Eduardo VII, D. Manuel II, o Príncipe de Gales e o Duque de Connaught.

E com todo o solene cerimonial que os ingleses sabem dar quando recebem personagens importantes, o cortejo passou as portas do castelo, eram 4 horas da tarde.

A' entrada do Palácio, D. Manuel era esperado pelas rainhas de Inglaterra e da Noruega, que o cumprimentaram, felicitando-o pelo seu aniversário.

Com a apresentação oficial das comitivas num dos salões do Palácio terminou a cerimónia da recepção ao régio visitante.

★ ★ ★

No dia 17, D. Manuel visitou oficialmente a City. O cortejo real, em coches puxados a duas parelhas e escoltados por Life-Guards, percorreu as ruas engalanadas com bandeiras, até ao Guild-Hall, depois de uma paragem de alguns minutos

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta
EXPLORAÇÃO
1 Dezembro 1909
CIRCULAR

Comboio Real

Na noite de 3 para 4 do corrente terá logar a circulação d'um Comboio Real para transporte de S. M. El-Rei.
A marcha é a seguinte:

Estações	Horas	Notas
	Manhã	
Villar Formoso	12,13	
	Partida	
Froineda	1,25	
Cordeira	1,40	
Villa Fernando	2,11	
Guarda	2,28	
Pinhel	2,46	
Villa Franca	3,02	
Colarico	3,23	
Fornos	3,32	
Gouveia	3,54	
Mangualde	4,23	
Nelas	4,38	
Cannas	5,10	
Oliveirinha	5,16	
Carregal	5,36	
	Partida	
Santa Comba	5,51	
Mortagua	6,02	
Luso	6,35	
Pampilhosa	7,24	
	Chegada	
	7,25	

Cruzamentos e annuncios

O Comboio Real usa em Santa Comba com o comboio n.º 1 — e é annuciado pelo comboio n.º 6 do dia 3.

No dia 4 não podem ter logar os comboios n.ºs 51 e 52

Recommendo a todos os Servicos o rigoroso cumprimento da Circular de 16 de Janeiro de 1905 — Instrução Geral para o Serviço dos Comboios Reaes.
Relativamente ao serviço de segurança das agulhas, além do que prescreve a Circular citada, recommendo a rigorosa applicação da Circular de 13 d'Abril de 1909 — Segurança das agulhas d'entrada, das estações.

Visita de S. Majestade à Beira Alta.
Itinerário e marcha do comboio real.

em Oxford Circus para apresentação de mensagens das vereações de Westminster e Marylbone.
No Guild-Hall o Lord Mayor, Sir John Knill e seus sheriffs, envergando os tradicionais trajes, desceram ao Courtyard para receber o rei de Portugal, acompanhando-o ao som de toques dos arautos até à Biblioteca, onde foi lida a mensagem de boas vindas à City. Em seguida realizou-se, no grande salão de festas, um almoço ao qual assistiram cerca de 900 convidados.

★ ★ ★

Durante os oito dias que o rei de Portugal permaneceu em Inglaterra, tiveram particular interesse as caçadas que lhe foram oferecidas. Ao contrário de seu pai, D. Carlos, D. Manuel não era grande amador de caça, todavia era uma espingarda muito regular, pois, em duas batidas, abateu 247 faisões.

★ ★ ★

No dia 20, Sua Majestade visitou o Colégio de Eton, e, no dia 21 a Escola de Beaumont e o Quartel dos Life-Guards, tendo sido recebido, sempre, com grande cerimonial e muita simpatia, pelo povo,

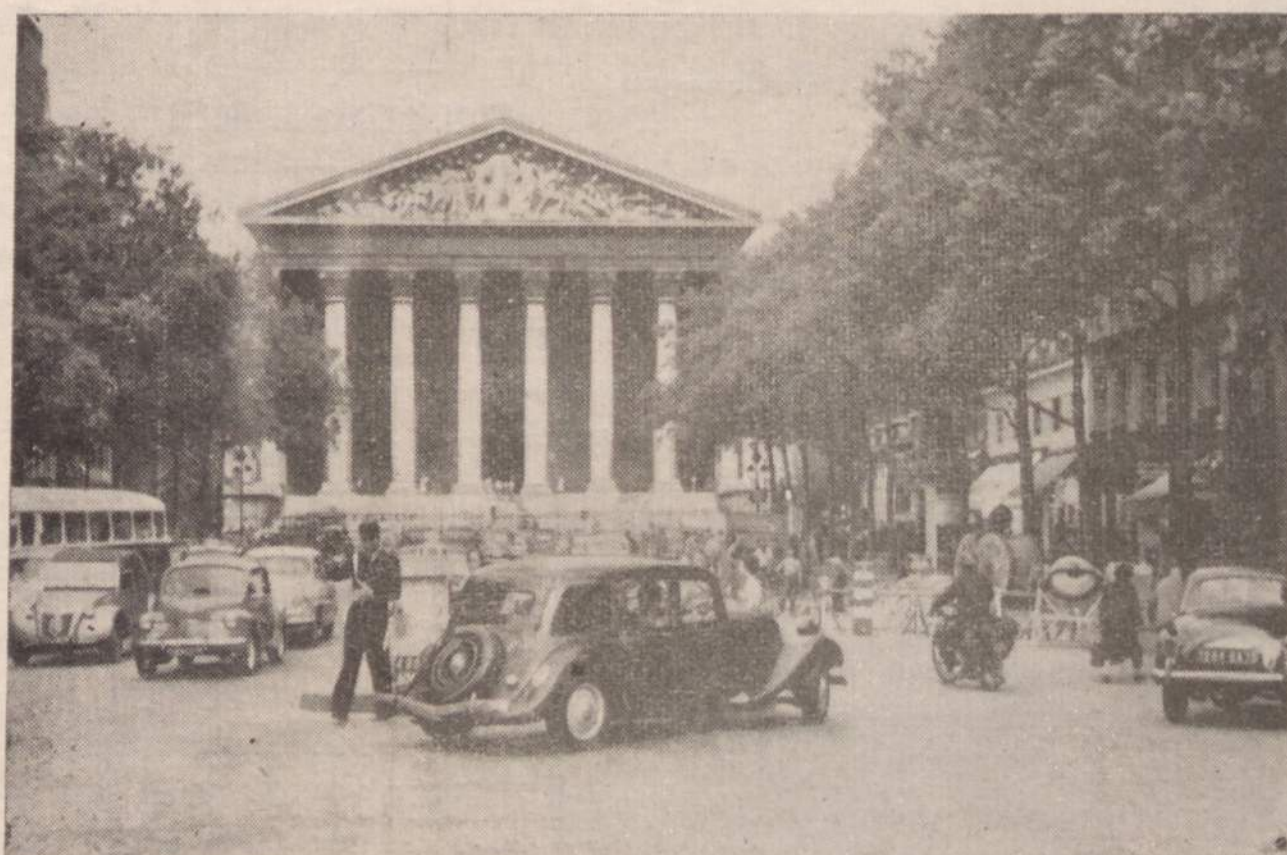
London & South Western and Great Western Railways.



Time Table of the Train
CONVEYING
His Majesty
The King of Portugal
and Suite
FROM
Portsmouth Dockyard to Windsor & Eton
(South Railway Jetty)
(Via Basingstoke),
ON
Monday, 15th November, 1909.

PORTSMOUTH DOCKYARD	depart 1.40 p.m.
(South Railway Jetty)	
WINDSOR & ETON	arrive 3.40 p.m.
(Great Western Railway)	

VIAGEM DO REI D. MANUEL II A INGLATERRA — Horário de London & South Western and Great Western Railways respeitante ao comboio real organizado em Londres



() ()

A igreja da Madalena, uma das preciosidades de Paris

() ()

A 22 retirou de Windsor para Buckingham Palace; neste mesmo dia assistiu a uma sessão na Câmara dos Lordes.

Em 24 almoçou na Legação de Portugal dignando-se assistir a este almoço S. Majestade a Rainha de Inglaterra.

Com réclitas de gala em vários teatros, recepções a várias entidades, entre elas uma deputação dos Bombeiros de Londres que, na pessoa do nosso Chefe do Estado homenagearam os seus camaradas portugueses, foi preenchido o tempo deixado livre pelas exigências protocolares, e, em 27 de Novembro, no meio de aclamações, D. Manuel deixou Londres em direcção a França.

* * *

El-Rei D. Manuel desembarcou na Gare do Norte, em Paris, no dia 27; na manhã de 28, depois de ouvir missa na Madeleine, recebeu a visita do Presidente Fallières, retribuindo-a poucas horas depois.

A noite, no Palácio do Eliseu, realizou-se um banquete onde foram trocados amistosos brindes.

Em 30, D. Manuel e o Presidente da República foram caçar a Rambouillet, tendo o Soberano Português conversado, nos intervalos da batida, com o presidente do Conselho, Sr. Briand.

O dia 1 de Dezembro foi dedicado a visitas aos museus e almoço na Legação de Portugal, depois do que visitou os Inválidos.

O Chefe do Estado regressou a Portugal em 4. A' sua passagem por Coimbra, Alfaielos, Pombal e Campolide, foi saudado pelo elemento oficial e muito povo.

Em Lisboa, na Estação do Rossio, era aguardado por sua mãe, a Rainha Senhora Dona Amélia, por seu tio, o Infante D. Afonso, entidades oficiais e muito povo que o aclamou com muitas palmas e vivas.

Depois dos cumprimentos do Governo no salão nobre da estação, D. Manuel retirou-se para o Paço das Necessidades, acompanhado do Conde de Sabugosa.

() ()

Uma das entradas do Hyde Park em Londres

() ()





ARCO DA RUA AUGUSTA

Quem não viu Lisboa, não viu coisa boa

Por C. MENDES DA COSTA

QUAL é o lisboeta digno desse nome que não sente orgulho em o ser? Quem é o português que, ao visitar Lisboa, pela primeira vez, não sente orgulho da sua capital?

Nós que estivemos ausentes cerca de 7 anos, ficámos maravilhados ao regressar, estupendamente maravilhados com o progresso verificado!

São as formosas avenidas dos nossos bairros; as suas construções, o embelezamento dos seus jardins, o cuidado com que são escolhidas as cores para a pintura dos prédios, o asseio que é possível manter nas artérias citadinas, enfim um nunca acabar de grandes e pequenas coisas que tornam a nossa cidade numa das mais belas do Mundo.

E se há algum leitor nosso, como tantos por esse Portugal fora, que raramente a visite, venha até Lisboa, pois certamente se deixará contaminar e prender pelo encanto que de tudo dimana, inclusivamente pela luz do Sol que nos alumia.

Levante-se cedo, e vá dar um pequeno passeio pela Avenida da Liberdade; suba o elevador da Glória e, do Jardim de S. Pedro de Alcântara, dê uma olhadela pelos montes da Penha, Graça e Castelo; cerre um pouco os olhos e verá que lindo recorte lhe oferece esses montes com o casario das suas encostas ainda meio ensombradas.

Depois, vá tomar o seu pequeno almoço; alcance, a seguir, o Parque Eduardo VII, bonito em qualquer parte do Mundo e a qualquer hora do dia. Aqui, visite a Estufa Fria, preciosidade única na Europa.

Há dias, acompanhando uns excursionistas franceses, que nos visitaram, estes, ao entrar nela, emudeceram de pasmo. Só alguns instantes depois, mais calmamente, exclamaram estupefactos:

— Oh! C'est magnifique!

— C'est merveilleux!

Ampliando o nosso conselho, percorra-a, leitor, em todos os sentidos, e seja Verão ou Inverno, es-

tamos crentes, dará o seu tempo por bem empregado, deixando-se ficar a fazer horas para o almoço.

Se, depois da refeição, se não sentir cansado tome, na Praça Marquês de Pombal, o autocarro número 23; levá-lo-á a Algés por uma autoestrada de maravilha, bordada de giestas, floridas neste tempo. Apeie-se em Montes-Claros, demorando-se o tempo necessário para contemplar dos seus miradouros os empolgantes panoramas que se enxergam. Tome de novo o auto-carro, deixe-se levar até Algés, e neste bairro de Lisboa, (que já não é Lisboa, pois pertence ao Concelho de Oeiras) tome um comboio ou um «eléctrico» que o reconduzirá ao centro da cidade.

Mas a fadiga e o excesso de luminosidade talvez o tenham embriagado um pouco. Volte à Avenida da Liberdade; sente-se numa das esplanadas, tome um café e gose um pouco aquele buliçoso movimento de fim de tarde.

A mocidade, rapazes e raparigas que findaram o seu trabalho diário, estudantes ou empregados aproveitam o resto do dia regressando a suas casas pelo caminho mais longo, a fim de gosarem um esplêndido cair da tarde, ainda cheio de Sol e de vida.

Quando achar horas convenientes, vá jantar, e, como não pode ver tudo num dia, mesmo ligeiramente, vá a um dos modernos cinemas onde passará a noite até à hora de se deitar.

No dia seguinte, torne a levantar-se cedo, tome nos Restauradores, um «eléctrico»; fique no Campo Grande e extasie-se passeando até à hora do café da manhã. Depois desta refeição, dê uma volta pela Baixa, desça a Rua Augusta; repare bem na majestade que lhe empresta o seu Arco Triunfal emoldurando no Terreiro do Paço a estátua equestre de D. José. Nesta praça, admire a sua vastidão, a sua grandiosidade bordada com arcos pombalinos; olhe-a em todos os sentidos, chegue-se à beira da água, torne a olhá-la. Viu bem? Agora vire-lhe as costas, encha no Tejo os seus olhos de luz, e com eles alcance a outra margem.

Entretanto, como no dia anterior, são horas de almoço. Almoce! E a seguir volte aos Restauradores e meta-se num carro para o Aeroporto. Em lá chegando, apeie-se, entre na gare, admire a ordem e a limpeza que se verifica em todos os serviços. Saia do edifício e, à direita, tem uma plataforma destinada ao público; demore-se aqui um pouco, porque terá ocasião de ver aterrar e levantar voo grandes aeronaves, que transpõem o Atlântico num salto. Já viu? Então volte atrás e faça um pequeno passeio em volta do edifício. Repare, agora, no casario que se avista em direcção ao Sul. São os bairros da Encarnação e da Madre de Deus, novas realizações das quais nos podemos orgulhar. Veja também o terreno ajardinado em volta da construção da gare do Aeroporto.

A caminho do regresso, fique no Areeiro, admire-o, tomando a seguir a Avenida XXI, até à praça de Londres. São interessantes a sua arquitectura, os seus edifícios com as janelas floridas, os seus modernos estabelecimentos, de uma maneira geral, com as suas montras bem ornamentadas. A um dos lados, temos a moderna igreja de S. João de Deus, infelizmente de arquitectura modesta para tão bela praça.

Interiormente, com as suas três naves, tem certa beleza, mas no exterior é pena que desmanche o conjunto.

Desça a pé a Avenida Guerra Junqueiro, até à Alameda D. Afonso Henriques, onde poderá admirar a fonte Monumental.

Talvez já sejam horas do regresso, no entanto,



Casa da Rua dos Cegos (Século XVI)

Por Mestre Roque Gameiro

se tiver tempo também poderá fazer horas em qualquer esplanada local.

Guardará para os dias seguintes outros passeios, dos quais lhe pomos em evidência a Lisboa velha, a Lisboa do tempo das descobertas; os Bairros de Alfama e da Mouraria com as suas construções seculares e as suas velhas igrejas.

Não deixará, por certo, de visitar os Museus e Monumentos. No fim de tudo há-de pensar que *quem não viu Lisboa, não viu coisa boa* e que, afinal, Lisboa, apesar de certos bairrismos exagerados, é, sem favor, a Capital do Império e uma das mais lindas cidades do Mundo.

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DA IMPRENSA PERIÓDICA

Da necessidade dos editores e directores de periódicos se agruparem, a fim de poderem defender os seus interesses

Não nos tem sido fácil organizar, como desejaríamos que ficasse—com bastante pesar o confessamos— a secção portuguesa da Imprensa Periódica, a fim de a integrarmos, condignamente, na Federação Internacional da Imprensa Periódica, que há mais de um quarto de século vem, dentro e fora da França, pugnando pelos interesses de uma classe, que seria mais forte, se mais unida fosse.

A representação portuguesa é, por enquanto, bastante limitada.

A Federação Internacional da Imprensa Periódica, que tem a sua sede social em Paris, no Boulevard Saint—Germain, n.º 117, tem tido, desde a sua constituição até hoje, uma notável actividade e levou a efeito os seguintes congressos:

Paris, 1925; Roma, 1926; Berlim, 1927; Genebra, 1928; Barcelona e Madrid, 1929; Bruxelas, 1930; Viena de Austria, 1933; Varsóvia, 1935;

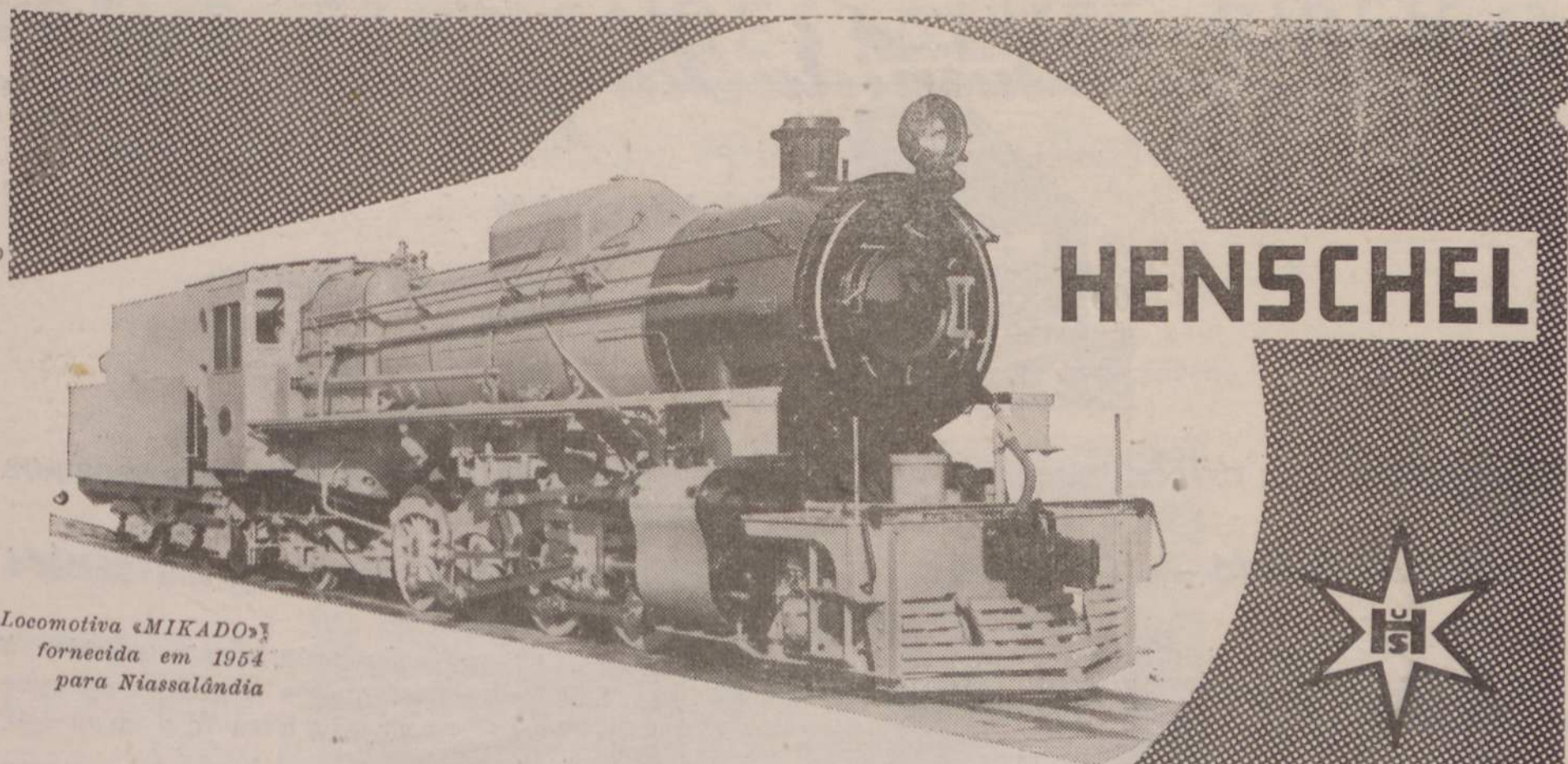
Paris, 1937; Paris, 1950; Bruxelas, 1953, estando já assente que o próximo congresso se realizará em 1956, em Copenhague.

Será possível organizar também em Lisboa, no ano de 1957 ou de 1958, um Congresso da Imprensa Periódica? Tudo depende do número de editores e directores da imprensa periódica do nosso País, que se decidam, finalmente, a inscrever-se na secção portuguesa da Federação Internacional.

Passamos, em seguida, a inserir os argumentos que concorrem em favor da Federação e das vantagens que usufruem os editores e directores dos periódicos.

1.º—A estrutura actual do mundo pretende que ninguém pode viver só.

Os editores de periódicos estão na obrigação de se agrupar, tanto sob o plano na



HENSCHEL



Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia

Programa de fabricação de Locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

cional como sob o plano internacional, se quiserem desenvolver-se, difundir-se e defender os seus interesses.

Em qualquer ocasião podereis ter embarcos e terdes necessidade da F. I. P. P. A vossa participação na nossa Federação é uma segurança.

2.º — A F. I. P. P. faz parte da UNESCO a título de organização admitida para beneficiar de arranjos consultivos. É uma força para todos nós.

3.º — A F. I. P. P. oferece-vos uma carteira de Imprensa Internacional reservada exclusivamente aos editores e directores de periódicos. Ela assegura-vos uma posição pessoal que vos coloca, em todo o tempo e em qualquer parte, sobre um plano intelectual, moral e social, incontestável.

Esta carteira permite-vos também ter entrada em todos os organismos, administrações, institutos, laboratórios, etc., obter audiência junto das personalidades que procurais. Ela pode igualmente ser utilizada nas exposições, manifestações, cerimónias, congressos, etc.

4.º — A F. I. P. P. põe-vos em relações com todas as secções estrangeiras, onde V. poderá travar úteis conhecimentos.

5.º — A F. I. P. P. organiza, de dois em dois anos, um congresso que vos fará beneficiar de uma viagem em boas condições, e onde V. encontrará numerosos confrades que poderão trazer-vos ideias e negócios.

6.º — A F. I. P. P. intervém junto dos poderes públicos das diferentes nações para obter vantagens e facilidades indispensáveis à difusão dos nossos jornais (correios, transportes, tarifas especiais, direitos de autor).

7.º — A F. I. P. P. possui estatutos e um código que regulamenta as relações entre os editores de periódicos, permitindo, assim, colaborar e trabalhar uns com os outros, dentro da ordem e da cordialidade.

8.º — A F. I. P. P. edita um Boletim que vos porá ao corrente de tudo o que se passa na indústria mundial dos periódicos, e vos permitirá dar a conhecer aos outros o que fazeis e realizais. Vós não sereis mais um desconhecido.

9.º — Enfim, é preciso que sejamos numerosos se quisermos ser fortes. Todos nós ganharemos com a nossa união.

Os directores e editores interessados, podem dirigir-se, pessoalmente ou por carta, ao director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Seca, n.º 7 — 1.º Lisboa.



Telefones 46989

47080

47116

End. Teleg. SOTEIL

RECOMENDADO PELA C.^a DOS CAMINHOS DE FERRO E O MAIS FREQUENTADO POR ESTRANGEIROS

O maior conforto — Todos os quartos com telefone e águas correntes

Preços: 30\$00 a 100\$00. Só alojamento ou pensão completa.
70% dos quartos com casa de banho.

The greatest comfort — 70% of rooms with bathroom.
Prices from 30\$ to 100\$00 Bed and breakfast or full board.

Ótimos vinhos de produção própria são servidos à discrição, evitando-se aos nossos clientes encargos suplementares com vinhos de marca.

Excellent wines of our produce are served freely, thereby sparing our customers the additional expense of classified high grade brands.

PROPRIETÁRIA

Sociedade Industrial de Exploração de Hotéis, L.^{da}

AVENIDA SIDÓNIO PAIS, 6 — LISBOA

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

ARTUR FERNANDES ALVES RIBEIRO

EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS * CONSTRUÇÃO CIVIL

DIRECÇÃO TÉCNICA

ENGENHEIROS: Francisco Ventura Rego e Filipe Costa da Silva

CONSTRUTOR CIVIL: Joaquim Ribeiro Bouça

AGENTES TÉCNICOS: Artur Simões e Victor Manuel Alves Ribeiro

FÁBRICAS
AERÓDROMOS
ESTRADAS
BARRAGENS DE TERRA



ESTÁDIOS
PAVIMENTOS
EDIFÍCIOS
ESTRUTURAS

AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A

*

LISBOA

*

TELEFONOS: 76 18 60 e 77 15 12



Isole as suas
caldeiras e
tubagens
com

Vitrofib
CALOR - FRIO - SOM

Poupe combustível
e evite
a perda de calor

O CUSTO DO ISOLAMENTO
é AMORTIZADO RAPIDAMENTE

NACIONAL FIBRAS DE VIDRO, LDA.
TRAVESSA DO COTOVELO, 37, 4.
LISBOA — TELEFS. 21188 - 367417
REPRESENTANTES NAS PROVÍNCIAS • ORÇAMENTOS GRATIS.

ITALBI

FÁBRICA DE
MASSAS ALIMENTÍCIAS
— S. A. R. L. —

Campo Grande, 33
LISBOA
Telef. 772272

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**



F. H. D'OLIVEIRA & C.A., L.DA

Casa fundada em 1895

ENDEREÇO TELEGRÁFICO: Materiais — Lisboa

SEDE: Calçada Marquês de Abrantes, 52—Lisboa—Telefone 66 01 13/4

AGÊNCIA NO PORTO: Rua do Almada, 243 a 253—Porto—Telef. 2 4208

FILIAL DO RIO SECO: Rua do Rio Seco, 33—Lisboa—Telefone 374 56

SUCURSAL E ARMAZÉM DE FERRO: Avenida Patrão Lopes, 22, em Paço de Arcos — Telefone 215 — P. A.

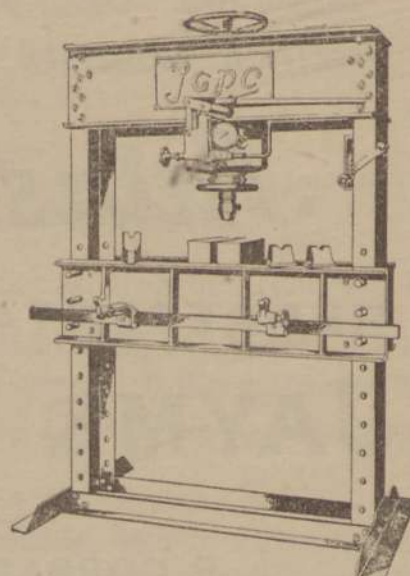
Materiais de construção (em geral) — Madeiras nacionais e estrangeiras, contraplacados e madeira prensada — Ferro, aço e outros metais — Folha de Flandres — Ferragens, ferramentas e utilidades — Drogas, tintas, produtos químicos e farmacêuticos — Óleo de linhaça — Óleos lubrificantes — Oficina de reparações de automóveis — Acessórios para automóveis — Pneus — Patins e acessórios — Transportes de aluguer, etc., etc.

JOSÉ CORRÊA

CASA FUNDADA EM 1929

REPARAÇÃO EM AUTOMÓVEIS, PINTURA E MECÂNICA GERAL

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



SILENCIOSOS

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

Japc

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

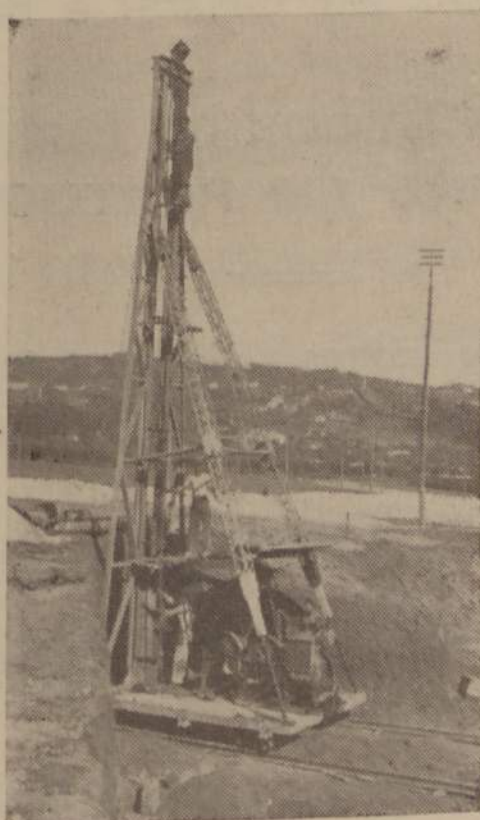
A preferida pelos mais exigentes por melhor satisfazer

R. DE S. BENTO, 634 — TEL. 6 60619

L I S B O A

SOPECATE
SONDAGENS E FUNDAÇÕES

Engenheiro: ÁLVARO MELO GOUVEIA



Execução de estacas de betão armado moldadas no terreno para as fundações da Escola Comercial e Industrial de Coimbra

Escritório: Rua do Arsenal, 146, 2.º-Esq.

Telef. 3 4010

L I S B O A

V I N H O

DE

COLARES

V. S.

VISCONDE DE SALREU

GRANDES CAVES EM COLARES
O MELHOR ENTRE OS MELHORES

VINHO VERDE DAS MARCAS

«CASAL DA SEARA» e «CASAL MIRANDA»

Azeites finíssimos para
CONSUMO E EXPORTAÇÃO

D. J. SILVA, LDA.

RUA BARATA SALGUEIRO, 15, 1.º — LISBOA

TELEFONE 4 7154

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}

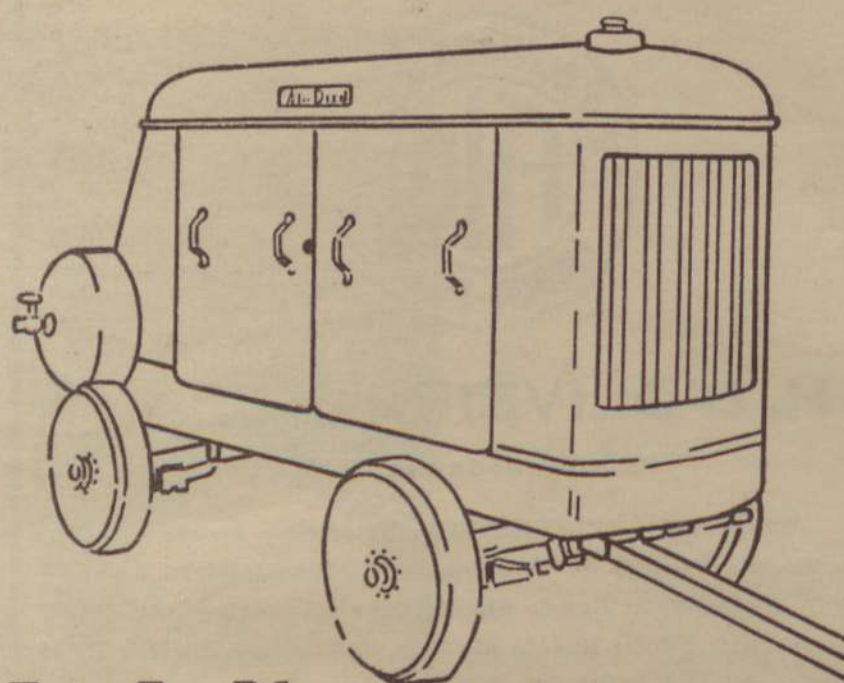
LISBOA - PORTO

R. CORREEIROS 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



Antiquária de Portugal, L.^{da}

Fábrica de Lustres de Cristal e Bronze

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

Restaus de Lustres antigos em todos os
Estilos sob a Direcção de Técnico Antiquário

Serpentinas ■ Candelabros ■ Apliques

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. PEDRO V, 69-71 — TELEF. 28178

LISBOA - PORTUGAL

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Como se sabe, um litro de água contém 567 septilhões de átomos. Stoerner, para nos fazer compreender o que é o átomo, escreve: «Considere-se que o mundo actual e tudo quanto nele exista se tornem cem vezes maiores: os homens passarão a ser gigantes de 150 a 200 metros de altura e cada fio de cabelo será tão grosso como uma corda de um centímetro de diâmetro. Imagine-se que este novo mundo, sofra, por sua vez, uma ampliação de cem vezes: os homens terão uma altura de 15 a 20 quilómetros e cada fio de cabelo um metro de diâmetro. Suponha-se um terceiro e quarto aumentos, ambos na proporção de 1.100. O diâmetro do cabelo atingiria 10 quilómetros e os micróbios serão monstros de 100 metros. Agora, sim, o átomo de hidrogénio adquirirá o diâmetro de 1 centímetro!» «Espantosamente o átomo, por sua vez, é maior que o electron mil milhões de vezes! O que será a bomba de hidrogénio comparada com a bomba atómica? Para a bomba de hidrogénio, a terra representa uma bola de bilhar que em poucos minutos seria reduzida a pó invisível por um cilindro monstruosamente maior que todo o sistema solar!

(Da *Revue de Paris*)

O Ministério da Indústria é responsável pelo atraso na construção da nova fábrica de aço, o que acarreta o aumento do custo da obra. Foram designados 27 inspectores para fiscalizar o trabalho de 20 operários...

(Do diário *Sabad Nep*—Budapeste)

Em Brest, milhares de abelhas atacaram uma confeitaria forçando os empregados a fugir para a rua...

(De *Il Piccolo*—Trieste)

Correntes de electrons estão sendo aplicadas a produtos alimentícios para destruir os germens patogêneos que contêm. As experiências realizaram-se com um gerador electrostático capaz de produzir raios catódicos de dois milhões de volts.

(De *Journal of Applied Physics*—N. Iorque)

Dois arqueólogos ingleses encontraram-se em Konkliá, a sudoeste de Chipre, para iniciarem o estudo sobre uma construção conhecida como «O Templo», que se acredita ter sido levantada há 3.000 anos pelos fenícios, e dedicada a Afrodite.

(Do diário *Expressen*—Estocolmo)

Gerbet Mazaine percorreu 60 quilómetros, entre Pontarlier e Besançon, na França, em doze horas, transportando um saco de carvão de 50 quilos.

(De *Il Gazetino*—Genova)

Nas costas da Islândia, encontrou-se no corpo de uma baleia pescada recentemente um arpão pertencente a um navio que deixou de navegar há mais de sessenta anos.

(Do *Examiner*—Peterborough)

Inaugurou-se em Santa Teresa di Riva, próximo de Messina, uma fábrica para utilização da lava vulcânica. Os italia-

nos conseguiram transformar a lava numa espécie de feltro com altas qualidades como agente de isolamento.

(Do *Commercial Appeal*—Tennessee)

A Sociedade dos Amigos dos Gatos, de Londres, declarou que há actualmente na capital inglesa, 150.000 gatos sem dono.

(De *La Voix du Nord*—Lille)

Foi recentemente aprovado um projecto para a construção da mais longa ponte do mundo, ligando Copenhague, na Dinamarca, a Malmve, na Suécia. A ponte terá o comprimento de seis quilómetros.

(Do *Morgontidningen*—Estocolmo)

A pedra-sabão (esteatita) está a ser agora utilizada no fabrico de isoladores de alta tensão, na indústria do papel e no giz colorido para alfaiates.

(De *Tribune*—Mineapolis)

O município de uma pequena cidade belga oferece a todos os casais, depois da cerimónia do casamento, um disco com a gravação do juramento de fidelidade feito pelos noivos.

(Do *Correo de Taragona*)

O padre Martin Guserude, da Universidade Católica da América, propõe-se escalar a Serra de Paríga, na Venezuela, para estudar a misteriosa raça de pigmeus ali existente.

(Da revista *La France Catholique*—Paris)

A Associação Britânica de Protecção aos Animais inaugurou recentemente, no aeroporto de Londres, o único hotel do mundo: um hotel para animais. Numa semana hospedaram-se ali 600 macacos, 200 periquitos, 50 canários e tres cães.

(Do *Oakland Tribune*—Oakland)

Nas ruínas de Delphi, na Grécia, descobriu-se um pote com pó de arroz que, durante 2.500 anos, esteve escondido no subsolo conservando a cor rosada e o aroma.

(Do diário *Patria*—Milão)

Nas ilhas Midway, a espécie de albatrós a que os marinheiros chamam *gooney*, está obrigando as forças navais dos E. Unidos a travarem verdadeiras batalhas pela conquista de um pedaço de céu aberto para os seus aviões! Operação «rouba ovo» é o nome dado para a desesperada manobra com a qual a Marinha pretende convencer 50.000 pássaros a procurarem outro pouso no Pacífico.

(da revista *Aeronaves*—Caracas)

O dr. Jorge Subet, do observatório geológico de Lamont, descobriu uma montanha de três picos no fundo do Atlântico, perto das ilhas Bermudas. A forma cónica dos picos indica que a montanha teve origem numa erupção vulcânica ocorrida durante os últimos 50 milhões de anos.

(de *La République du Centre*—Orléans)

A VIDA PORTUGUESA

HÁ 60 ANOS

Reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

AQUI novamente nos encontramos para traçar, em quatro ou cinco páginas, a habitual evocação da *Vida portuguesa há sessenta anos*.

As nossas crónicas, a que chamamos reportagens, têm tido leitores. O facto lisonjeia-nos, tanto mais que as escrevemos com gosto. As coisas dos tempos idos revestem-se sempre de um vivo interesse e de um grande encanto. Folhear e ler os jornais de há trinta, quarenta e sessenta anos despertam-nos, muitas vezes, mais curiosidade e mais prazer do que passar os olhos por um jornal da véspera.

Na nossa última reportagem, aqui publicada referente ao ano de 1895, escrevemos ao rematá-la:

«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».

No dia 4 de Janeiro de 1896, à noite, chega, com efeito, a Lisboa o seguinte telegrama, com uma notícia que a todos entusiasmou:

«Lourenço Marques, 4. — Ultramar, Lisboa. Acabam de chegar aqui o Gungunhana e seu filho Godide e tio Molungo e suas sete mulheres, acompanhados pelo capitão Mouzinho de Albuquerque, que os foi agarrar a Chaimite, acompanhado pelo tenente de artilharia Miranda, tenente graduado Couto, médico Amaral e 46 praças de artilharia e infantaria.

As minhas calorosas felicitações pela vitória que para o país acaba de conseguir o valente Mouzinho.

Também veio o Zixaxa com três mulheres suas. Espera-se que o Mahazul seja preso por estes dias.

No Kraal, e em presença do Gungunhana amarrado e de 3.000 vátuas buinguelas, foram fuzilados Gulto, irmão do Muzilla, e o induna Manh'unhe, alma danada do régulo.

Amanhã vou fazê-los embarcar no «África». (a) — Lança».

Gungunhana tinha, ao tempo, uns quarenta e dois anos de idade. Era um homem ágil e forte, orgulhoso, esperto, inteligente. Possuía cinquenta mulheres, chamadas *macoce caze*, que pertenciam

a famílias de príncipes indunas. A sua favorita chamava-se Soni. Era a mãe do príncipe herdeiro Godide.

Imensamente rico, tinha palhotas repletas de marfim, muitas cabeças de gado, plantações e muito ouro acumulado no seu tesouro, e dispunha de um grande exército, que era composto de doze mangas, ou sejam corpos de cerca de 5.000 homens cada. Comandava esse poderoso exército o capitão de guerra Muquignana, de raça cossa. E, além disso, todos os homens válidos eram, desde crianças, adestrados nos exercícios da guerra. Os vátuas eram uma raça eminentemente guerreira. O valor e o heroísmo dos portugueses residem no facto, admirável e honroso para nós, de as nossas tropas se comporem apenas de dois mil homens.

Chega, porém, no dia 8, um telegrama de Lourenço Marques com a notícia do falecimento do major Caldas Xavier. Este militar é uma outra grande figura nacional. Tinha seguido, pela primeira vez, para Africa em 1877, fazendo parte da primeira expedição de Obras Públicas, sob a direcção do engenheiro Joaquim José Machado. Foi o principal auxiliar daquele engenheiro nos estudos do caminho de ferro de Lourenço Marques, tendo, no entretanto, concorrido para a organização das forças militares que derrotaram o régulo Zavalla. De outras comissões importantes foi encarregado. Em 1887 é nomeado chefe de secção do caminho de ferro de Mormugão. O governador da Índia, em atenção aos seus altos méritos, nomeou-o, primeiro, chefe interino da repartição militar, e depois governador interino de Dio, onde não aqueceu lugar, porque foi quase a seguir chamado novamente para a fiscalização do caminho de ferro. Regressou, em 1890, à Metrópole. Mas Caldas Xavier amava a Africa. Nesse mesmo ano volta para Lourenço Marques. Aí, fez parte da comissão da delimitação de fronteiras. Um dia, foi alarmado por notícias provenientes de Manica: haviam sido presos, ali, pela força armada da companhia *South African*, Paiva de Andrade, João de Resende e Manuel António de Sousa. Caldas Xavier organizou em poucos dias um batalhão de voluntários que, sob o seu comando, libertou os presos e

castigou severamente os assalariados da companhia inglesa.

Caldas Xavier tomou também parte no combate de Marracuene. Abalado de saúde e cansado de muitos trabalhos, faleceu em Lourenço Marques, contando apenas 43 anos de idade.

Três dias depois da morte de Caldas Xavier, isto é, no dia 11 de Janeiro, faleceu na sua residência, ao largo da Estrela, em Lisboa, o grande poeta João de Deus. Foi, na definição de Antero de Quental e de Teófilo Braga, que muito o estimaram e admiraram, o maior poeta lírico português depois de Camões. El-Rei D. Carlos, que se encontrava em Mafra, telegrafou imediatamente à ilustre viúva do autor da «Cartilha Maternal», e em nome da Senhora D. Amélia de Bragança, o conde de Sabugosa dirigiu a D. Guilhermina Bataglia Ramos uma carta, de que reproduzimos este comovente trecho:

«Recordando que *Flores do Campo* foi um dos livros que primeiro lhe ensinou toda a poesia da alma portuguesa e lhe revelou o sabor da bela língua que é hoje sua; pensando que é num livro de João de Deus—a *Cartilha*—que seus filhos aprendem a ler essa língua, não pode deixar de votar uma recordação de reconhecimento à memória daquele cuja perda hoje todo o país deplora e a ninguém melhor do que à sua viúva pode confiar esse sentimento».

A Câmara dos Deputados prestou homenagem ao poeta que enriqueceu a literatura e prestou serviços à instrução, e, deliberou, por proposta de lei, apresentada pelo Presidente do Conselho, que o funeral fosse pago por conta do Estado e que à sua viúva e filhos fosse concedida a pensão anual de um conto de réis.

O cadáver embalsamado do poeta ficou depositado na Igreja da Estrela, de onde, no dia 15, seguiu para os Jerónimos.

Nas vésperas do funeral, tinham-se reunido, na redacção de «O Repórter», em grande número, jornalistas de Lisboa, Porto e províncias, para resolverem a melhor maneira de converter em realidade a ideia de oferecer ao capitão Mouzinho de Albuquerque, que vinha a caminho da capital, uma espada de honra. O jornalista e escritor Abel Botelho apresentou uma moção no sentido de que, antes de se entrar nos trabalhos se lavrasse na acta um voto de pesar pela morte do autor da «Cartilha Maternal». O jornalista Morais Pinto apresentou então esta proposta, que foi aprovada por unanimidade:

«Proponho que, em homenagem à memória de João de Deus, seja adiado o fim para que se convocou esta assembleia, ocupando-se ela exclusivamente da manifestação que a imprensa portuguesa deve prestar ao grande poeta nacional, na certeza em que todos estamos de que esta resolução será uma das mais agradáveis manifestações para o coração de Mouzinho de Albuquerque, sensível e generoso, como o coração de todos os heróis».

O funeral de João de Deus constituiu uma impressionante apoteose à sua memória. Expressão lírica da raça, o poeta era um modelo de bondade. Encorporaram-se no préstito fúnebre os representantes de El-Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia, o presidente do Conselho, os ministros da Justiça, dos Estrangeiros e das Obras Públicas, presidente da Câmara Municipal e vereadores, Governador Civil, alunos da Casa Pia, estudantes, muito povo, Tuna Académica e várias colectividades.

Ao chegar a urna ao mosteiro dos Jerónimos, falaram: o ministro das Obras Públicas, em nome do Governo; António Cândido, em nome da Academia das Ciências; Alexandre Braga, pela Academia de Coimbra, Magalhães Lima, pela Imprensa, Alfredo Serrano e Jaime Ribeiro, pela Academia de Lisboa e Eduardo de Sousa, pela do Porto.

A urna estava coberta de muitas dezenas de coroas. A dos estudantes tinha impressa, numa das fitas, a célebre quadra que João de Deus escreveu, um ano antes, quando a mocidade das escolas o foi saudar:

*Que vinde cá fazer, ó mocidade?
Despedir-vos de mim? Quanto vos devo!
Também levo de vós muita saudade
E, em chegando à outra vida... escrevo!*

A bordo do vapor «Zaire» regressam a Lisboa, no dia 19, as forças expedicionárias, de África, que têm uma recepção triunfal. Lisboa em peso tributou aos soldados vitoriosos entusiásticas homenagens. Nos Jerónimos celebra-se um solene *Te-Deum*. Os estudantes organizam um cortejo nocturno. No Teatro de S. Carlos realiza-se uma récita de gala. D. Carlos e a Rainha D. Amélia, que assistem ao espectáculo, apresentam, à frente da tribuna real, o coronel Galhardo e o major Machado, a quem a assistência dispensa uma prolongada ovação. Henrique de Paiva Couceiro, que se encontrava presente na plateia e era, então, capitão, é erguido aos ombros dos espectadores e aclamado com vivas.

Com as forças expedicionárias, regressou também o conselheiro António Enes, comissário régio.

El-Rei, D. Carlos, antes do espectáculo de gala, ofereceu, no Paço, um jantar à officialidade e no dia seguinte, na sala do risco do Arsenal da Marinha, D. Amélia procedeu à distribuição de medalhas aos expedicionários.

Foram estes os factos predominantes de Janeiro. Estamos agora em Fevereiro. É a grande época dos Teatros. Em S. Carlos representa-se a nova ópera de Alfredo Keil — *Irene*. No Ginásio, Cardoso, Telmo Larcher e Jesuína contribuem para o êxito da farsa — *Quem me empresta um tio?* No Avenida, mantém-se no cartaz a peça *O Poeta em Pancas*, estreada em Janeiro; no Condes, sucede à comédia *Francillon*, em que se notabilizou Lucília Simões, uma outra peça, *O Perfume*. No D. Maria II, o drama

A *Dor Suprema*, de Marcelino Mesquita, teve noites gloriosas, a que se vai seguir a célebre peça espanhola *João José*, cujo protagonista será desempenhado pelo grande actor Ferreira da Silva. No D. Amélia actua, com grande favor do público, uma companhia espanhola de zarzueli, que trouxe como primeira actriz Maria Gonzalez, *La Portuguesa*, pois nascera em Elvas esta distinta actriz-cantora. No Trindade, estreia-se, com clamoroso êxito, a revista de Eduardo Schwalbach — *Retalhos de Lisboa*. Um dos quadros — *Guarda Roupa da Vida* — é muito engraçado. Nesse guarda-roupa, a *Pouca Vergonha* veste-se de *Virtude*, o *Ricaço* de *Pobretão*, o *Tolo* de *Homem de Génio*, o *Cobarde* de *Traga Balas*. Entram no desempenho dessa revista o actor José de Vale, Lucinda do Carmo, Cinira Polónio e João Gil. No dia 28 estreia-se, no Condes, uma peça *Os Cabotinos*, de Pailleron, em tradução de Lorjô Tavares. Maria Pia de Almeida, que foi uma das mais belas mulheres dos nossos teatros, tem nessa comédia uma criação feliz.

Fecha-se o mês de Fevereiro com três acontecimentos tristes: um incêndio e dois atentados. O incêndio, que ocorreu no Clube Artístico de Santarém, que tinha a sua sede numa casa da travessa dos Sete Cantos, declarou-se, a 18, última noite de carnaval, e vitimou 34 pessoas. No dia 20 realizou-se o funeral das vítimas, entre as quais algumas crianças, para o cemitério local, tendo ido a Santarém D. Carlos e D. Amélia, que visitaram algumas das vítimas sobreviventes, a quem deram avultadas esmolas.

Os outros acontecimentos são: um atentado contra a vida de D. Carlos, e, oito dias depois, um outro atentado contra o médico Dr. Joyce. Os factos resumem-se em duas palavras. Luís de Matos, anarquista, atirou, em Alcântara, algumas pedradas contra o Chefe do Estado, que, felizmente, não o atingiram. Preso, e observado pelos médicos, estes foram de parecer que se tratava de um doente mental, tendo sido mandado para o manicómio, em observação. Alguns amigos do doido, pretendendo vingar o seu correligionário, colocaram, dias passados, à porta da residência do Dr. Joyce, um dos médicos que examinaram o autor das pedradas, uma granada explosiva, que, ao rebentar, causou apenas estragos materiais.

Passemos ao mês de Março. No dia 13 entra no Tejo o transporte português «África», que traz a seu bordo, entre outros, os prisioneiros da guerra da Africa Oriental: o Gungunhana, Godide, seu filho, Molungo, seu tio e Matibejane, régulo de Zixaxa.

Gungunhana, o chefe dos vátuas, trazia na sua companhia as suas duas favoritas, o cozinheiro e um preto; Matibejane, as suas três mulheres. Aquele transporte da marinha de guerra desembarcara em Cabo Verde cinquenta prisioneiros,

Gungunhana e os seus companheiros seguiram para o forte de Monsanto.

O panorama teatral oferece interesse. No D. Amélia, actua uma companhia francesa; no D. Maria II, o drama espanhol *João José*, de Joaquim Vicente, é um dos melhores cartazes, com Ferreira da Silva, João Rosa, Brasão, Rosa Damasceno, Augusta Cordeiro e Ana Pereira; no Ginásio, uma comedia francesa: *Hotel do Livre Câmbio*; no Condes, com Lucília Símões, *Os Amantes Legítimos*.

Nas salas da Academia das Belas Artes, o Grémio Artístico promove mais uma exposição. E' a sexta. Numa das salas, um grande pintor do seu tempo: D. Carlos, com um belo quadro a pastel. E' uma composição portuguesíssima: uns bois, que vêm beber, e, no segundo plano, toiros e campinos. Ribatejo puro.

Nessa exposição, constituída por 202 obras de pintura a óleo, aguarela, desenho, escultura, gravura e arte aplicada, figuram os grandes mestres de então: Malhoa, Marques de Oliveira, António Ramalho, Salgado, Ezequiel Pereira, Roque Gameiro, Condeixa e outros.

Registam-se no mês de Março dois falecimentos: a 3, o do dr. Bernardino Pinheiro; a 23, o de Sebastião de Carvalho Lima.

O dr. Bernardino Pinheiro, que era natural de Coimbra, antes de se formar em direito cursou, em Lisboa, a Aula do Comércio, seguindo depois para o Rio de Janeiro. Ali despertou a sua vocação de homem de letras, fundando, com outros, o *Grémio Literário Português* e colaborando em vários jornais. De regresso a Portugal -- e pouco se demorou no Brasil -- matriculou-se na Universidade de Coimbra, onde se formou. Em Lisboa, após concurso, foi nomeado secretário do Supremo Tribunal de Justiça, e, mais tarde, director geral do mesmo.

Foi amigo íntimo de Saraiva de Carvalho. Como escritor, deixou alguns trabalhos apreciáveis: *O Filho do Povo*; *Os amores de um visionário*, um estudo sobre o reinado de D. Dinis.

Sebastião de Carvalho Lima, era natural de Eixo, distrito de Aveiro. Esteve no Brasil, onde granjeou fortuna. De regresso a Portugal, exerceu, durante quinze anos, o cargo de presidente da Câmara Municipal de Aveiro tendo presidido também, durante anos, à Junta Geral do Distrito. Fundou e dirigiu a Caixa Económica Aveirense. Amigo de José Estêvão, acompanhou-o sempre na política. Era muito culto. Interessava-o a literatura. Foi deputado por Águeda. Recusou o pariato e um título, de que chegou a estar lavrado o decreto. Foram seus filhos Sebastião de Magalhães Lima, que dirigiu «O Século», e Jaime de Magalhães Lima, escritor, deputado da Nação, e agente, em Aveiro, durante muitos anos, do Banco de Portugal.

Abril traz-nos a notícia do falecimento de dois poetas, que foram célebres no seu tempo: Hilário,

que sabia cantar como ninguém, e Santos Valente. Um ano antes, Hilário viera a Lisboa tomar parte no espectáculo realizado no D. Maria II em honra de João de Deus. Hilário cantava, improvisava, compunha música. Era um grande artista. Na sua voz harmoniosa, era a voz lírica, apaixonada, sentimental da Raça que se fazia ouvir. E era com encanto e emoção que o escutavam:

*A minha capa velhinha
Tem a cor da noite escura;
Nela quero amortalhar-me,
Quando for prá sepultura.*

*Eu quero que o meu caixão
Tenha uma forma bizarra:
A forma de um coração,
A forma de uma guitarra.*

O outro poeta chamava-se Santos Valente. Faleceu numa cama do hospital de São José. Foi amigo e companheiro de Antero de Quental. João de Deus queria-lhe muito. Cultíssimo, conhecendo, a fundo, as línguas portuguesa e latina, colaborou nos melhores dicionários portugueses. D. João da Câmara, que foi seu amigo pessoal, traçou, em poucas linhas, admiravelmente, o seu perfil: «Vivendo alheado do mundo, alheado vivia em seu trabalho e, se à terra descia, era apenas para fazer o bem que podia, santo como João de Deus, de quem foi um dos maiores amigos. Pequenino, parecia querer esconder-se e, com efeito, na sua modéstia rara ocultava uma erudição vastíssima, tesoiro inexgotável cujas portas francamente abria o todos. Santos Valente desconhecia o egoísmo, o grande vício dos tempos em que vamos, e atravessou a vida, humilde, pobrezinho, generoso na sua pobreza, alegre na sua humildade».

No dia 8 deste mês de Abril, perfaz um ano que faleceu Manuel Pinheiro Chagas. A data não é esquecida. A redacção do *Correio da Manhã* tomou a iniciativa de uma romagem ao cemitério dos Prazeres. Muitos foram os amigos e admiradores que ali foram, comovidamente, prestar mais uma homenagem à sua memória ilustre. A família do grande jornalista, orador, autor dramático e novelista, esteve presente nessa manifestação comemorativa. Houve discursos. Em nome do Governo, falou o ministro da Marinha; em nome da Câmara dos pares, Jerónimo Pimentel; em representação da Câmara Municipal, Conde de Restelo: António Cândido, pela Academia Real das Ciências; Ferreira do Amaral, pela Sociedade de Geografia; pela Imprensa, Magalhães Lima, e pelo *Correio da Manhã*, Jaime Vítor. Dois dias depois, repôs-se, no Teatro da Rua dos Condes, o drama romântico *Morgadinho de Val-Flor*, a peça mais célebre de Pinheiro Chagas, que mereceu a honra de ser traduzida em espanhol e italiano. Lucília Simões, em plena e gloriosa ju-

ventude, representou-a com talento, com muito brilho, segundo lemos nos jornais da época. Já agora diremos que essa peça que, mais tarde, foi interpretada, admiravelmente, por Palmira Bastos e Ilda Stichini, se representou, pela primeira vez, no D. Maria II, em 1869, tendo como principais intérpretes Emília Adelaide, na *Morgadinho*, e Tasso, no papel de *Luís Fernandes*.

Chega ao Teatro de D. Amélia uma companhia italiana, dirigida pelo notabilíssimo actor trágico Rossi e de cujo elenco faz parte o artista César Rossi, cómico extraordinário. Ambos são festejadíssimos pelo público.

A companhia de Lucinda Simões segue para o Porto, onde se estreia, a 25, no belo Teatro de S. João, com a peça *Madame Sans Gêne*. A propósito, D. João da Câmara escreveu, em *O Ocidente*, estas palavras honrosas para a progressiva capital do Norte: «No Porto há a paixão pelo teatro e creio que poucas plateias haverá no mundo mais silenciosas, mais atentas a uma representação do que estas. Há um verdadeiro respeito pelo trabalho que se lhes apresenta e que elas desejam avaliar inteiro no seu conjunto e no mínimo pormenor.»

Viana da Mota regressa da Alemanha e hospeda-se, no Porto, em casa de um outro grande artista, Moreira de Sá, e prepara-se para se apresentar novamente ao público de Lisboa e seguir, depois, para o Brasil.

Façamos agora um breve inventário do mês de Maio. O Conde de Ficalho, fidalgo de boa linhagem e vasta cultura, sócio da Academia Real das Ciências, lente de Botânica, na Escola Politécnica, hoje Faculdade de Ciências, segue para Moscovo, na qualidade de embaixador extraordinário de Portugal, afim de assistir ali à coroação do Tsar Nicolau II e da Tsarina Aleixa.

No dia 14 de Junho morre em Madrid, contando 71 anos de idade, o conde do Casal Ribeiro. Poucos dias antes, a Real Academia de História, da capital espanhola, consagrara o nosso compatriota, concedendo-lhe o título de seu sócio. Compôs poesias na sua mocidade, mas foi como orador parlamentar que se notabilizou. Contemporâneo e amigo de Alexandre Herculano, Mendes Leal, Rebelo da Silva e Latino Coelho, o conde do Casal Ribeiro foi deputado, par do reino, ministro, conselheiro do Estado e embaixador.

Em meados de Junho chega ao Tejo, a bordo do *Ambaca*, a expedição que, sob o comando do infante D. Afonso, havia partido para a Índia. Uma grande multidão aguardou a chegada dos expedicionários, em honra dos quais os condes de Burnay ofereceram um baile no seu palácio da Junqueira.

No Porto, a companhia do D. Maria II conquista um grande triunfo com a representação do *Médico à força*, de Molière, em tradução de Castilho.

O protagonista Sgnarelo é desempenhado magis-

tralmente pelo velho Taborda, então a maior glória do teatro português.

O toureiro espanhol Guerrita exhibe-se no Campo Pequeno. A praça regista uma enorme enchente. A tradicional festa brava, de raízes peninsulares, tem o dom de acordar Lisboa.

Mês de Julho. Calor e moscas. Com a ida, ao Brasil, de alguns dos melhores artistas, quase todos os teatros de Lisboa estão fechados. No entanto, José Ricardo e Cinira Polónio, no Trindade, e José do Vale e Lucinda do Carmo, no D. Amélia, conseguem despertar o entusiasmo do público. No Coliseu da rua da Palma, os espectáculos de animatógrafo chamam também farta concorrência. O cinema estava, então, na infância. O que se projectava era de curta metragem — eram, no dizer do tempo, quadros de fotografia animada. Na feira de Alcântara, exhibe-se, com êxito, o comilão de Almada. A propósito deste glutão, D. João da Câmara — este escritor, modelo de bondade e de modéstia, assinava sempre, simplesmente, João da Câmara, os seus escritos — fez este delicioso comentário:

«Este homem mete na cova dum dente um jantar para vinte pessoas e bebe-lhe por cima dez litros de vinho e dois litros de vinagre.

«Houve num regimento de Lisboa um tambor-mor assim. Um dia, um capitão do corpo apostou com diferentes oficiais de outra arma, desconhecedores da-quele estômago milagroso, que o tambor-mor era capaz de comer um vítelo. Feita a aposta, chamou-se o homem, que encolheu os ombros.

— Nada mais simples.

Começou a refeição. Para a tornar mais fácil, foi-se-lhe dando o vítelo em diferentes formas, um bocadinho assado, outro guisado, um bocado com cebolinhas, outro com batatas, os miolos com ovos, as mãozinhas com molho de tomates. Quando o vítelo estava já quase todo engolido, o tambor-mor desabotou dois botões da fardeta, resfolgou e disse:

— Bem! Agora pode vir o vítelo.

Julgava que tudo aquilo... eram aperitivos.»

Outros factos animam o mês de Julho de 1896. São remetidas para a ilha de S. Tomé as mulheres do Gungunhana e do Zixaxa. Acompanhou-as o preto Gô, cozinheiro do régulo. Quanto ao Gungunhana, o ex-rei dos Vátuas, esse seguiu para Angra do Heroísmo, a bordo da corveta *Zambeze*, na companhia de Godide, seu filho, e de Molungo e Zixaxa. Ficaram todos quatro *hospedados* no castelo de S. João Baptista, que primitivamente se chamou de S. Filipe, em homenagem ao nome do seu fundador. Durante o dia, os prisioneiros iam para a caserna da 2.^a companhia do 2.^o batalhão de caçadores n.^o 10, sendo-lhes permitido estacionar na praça do castelo. À noite, eram recolhidos no calabouço junto ao paiol, não tivessem eles a veleidade de tentar a evasão. Precisamente, nesse mesmo castelo, de 21 Junho de 1669 a 24 de Agosto de 1674, ou sejam

cinco anos, mais dois meses e dois dias, o desventurado monarca D. Afonso VI esteve desterrado, dali passando, terminado aquele prazo, para o Paço Real de Sintra, onde, finalmente, morreu.

Agosto e Setembro são os meses de férias. Os lisboetas fazem as malas e partem para o campo, para as termas e para as praias. Pouco há a registar. No Pará, Brasil, morre o notável compositor brasileiro Carlos Gomes. Por duas outras vezes, o autor da ópera *Guarany* esteve em Portugal, onde tinha muitos amigos e admiradores. Em S. Carlos, em noites verdadeiramente gloriosas para Lisboa e para o mundo musical, cantou-se o *Guarany*. A primeira vez foi em 1880. Além desta, compôs outras óperas, como, por exemplo, *Salvador Rosa*, *Maria Tudor*.

Passemos ao mês de Outubro. Começam os primeiros frios. Inicia-se o regresso das praias. Os teatros vão reabrir. O grande actor Vale, que adoecera gravemente, vai reaparecer no Teatro da Rua dos Condes, no papel de *D. Trajano*, da opereta *Solar dos Barrigas*. Com ele, actuará Angela Pinto.

Novembro. Neste mês, perde Portugal um grande editor, a quem a cultura ficou a dever muitos serviços. Popularizou o livro, tornando-o acessível a todas as bolsas. É David Corazzy. Editou as obras de Júlio Verne; entregou à direcção de Xavier da Cunha *A Biblioteca do Povo e das Escolas*, constituída por pequenos mas substanciosos volumes a 50 réis cada um; teve a iniciativa de lançar no mercado os *Dicionários do Povo*, por baixo preço; e fez edições de luxo de obras como *O Inferno*, de Dante.

Em Dezembro assinala-se o falecimento do Dr. António Xavier Rodrigues Cordeiro, poeta distinto, autor de um livro — *Esparsas*, que Tomás Ribeiro prefaciou. António Xavier Rodrigues Cordeiro, que era tio de Afonso Lopes Vieira, nasceu na aldeia de Córtes, na vizinhança de Leiria.

Literariamente, o ano de 1896 não foi pobre. D. João da Câmara publica **Novas do outro Mundo** — *Carta de João de Deus aos estudantes*; Júlio Dantas inicia a sua gloriosa carreira de homem de letras com o livro de versos **Nada**; Manuel Augusto d'Amaral, lírico açoriano, publica em Ponta Delgada o poemeto **Campanha de África**, a propósito da vitória de Chaimite; Ribeiro Artur, publica, com prefácio de Fialho de Almeida, o livro *Arte e Artistas Contemporâneos*; Luciano Cordeiro, publica, em edição da Imprensa Nacional, o volume **Batalhas da Índia** — **Como se perdeu Ormuz** — *Processo inédito* do século XVII. A publicação desta obra, ilustrada com desenhos e vinhetas de João Vaz, foi patrocinada pela Comissão Executiva do Centenário da Índia. Teófilo Braga publica um livro sobre **Sá de Miranda**; Bulhão Pato, que anda, então, pelos setenta anos, publica uma das suas melhores obras: **Livro do Monte** — *Geórgicas e Líricas*; Fernandes Costa associa-se às comemorações centenárias da Índia com o poemeto em dois cantos **A Viagem da Índia**,

Troços de linhas férreas portuguesas

abertas à exploração desde 1856,
e sua extensão

Ordem	Datas			Troços	Linhas	Extensão
						Quilómetros
1	1856	Outubro	30	Lisboa-P ao Carregado.	Leste	36,454
2	1857	Julho	30	Carregado à Quinta das Virtudes.	»	13,866
3	1858	Abril	30	Quinta das Virtudes a Ponte de Santana.	»	9,934
4	»	Junho	29	Ponte de Santana a Ponte de Asseca	»	7,546
5	1861	Fevereiro	1	Barreiro (E. V.) a Vendas Novas	Sul	56,827
6	»	»	1	Pinhal Novo a Setúbal	Sado	12,800
7	»	Julho	1	Ponte de Asseca a Ribeira de Santarém	Leste	6,600
8	1862	Novembro	7	Ribeira de Santarém a Abrantes	«	60,216
9	»	»	19	Estarreja a Gaia (provisório)	Norte	44,823
10	1863	Maio	5	Abrantes a Crato.	Leste	64,403
11	»	Junho	8	Estarreja a Gaia (definitivo)	Norte	44,823
12	»	Julho	29	Crato a Elvas.	Leste	65,520
13	»	Setembro	14	Vendas Novas a Casa Branca.	Sul	53,579
14	»	»	»	Casa Branca a Évora	Évora	26,164
15	»	»	24	Elvas à Fronteira.	Leste	11,057
16	1864	Fevereiro	15	Casa Branca a Beja	Sul	63,532
17	»	Abril	10	Taveiro a Estarreja	Norte	76,257
18	»	Maio	22	Entroncamento a Soure.	»	79,048
19	»	Julho	7	Soure a Taveiro	»	25,809
20	1869	Novembro	2	Beja a Quintas	Sueste	19,293
21	1870	Dezembro	20	Beja a Casevel.	Sul	46,849
22	1871	Setembro	5	Évora a Vale do Pereiro	Évora	24,273
23	1873	Março	10	Vale do Pereiro a Venda do Duque	»	8,057
24	»	Dezembro	22	Venda do Duque a Estremoz	»	18,682
25	1875	Maio	21	Campanhã a Nine	Minho	36,000
26	»	»	»	Nine a Braga	»	53,878
27	»	Julho	30	Ermezinde a Penafiel	Douro	30,311
28	»	Outubro	1	Porto-Boa Vista a Póvoa do Varzim.	Litoral Minho	27,680
29	»	Dezembro	20	Penafiel a Caíde.	Douro	7,328
30	1877	Janeiro	1	Nine a Midões (S. Bento)	Minho	7,035
31	»	Outubro	21	Midões (S. Bento) a Barcelos	»	4,239
32	»	Novembro	5	Gaia a Campanhã	Norte	3,632
33	1878	Fevereiro	24	Barcelos Darque	Minho	26,437
34	»	Abril	14	Quintas a Serpa	Sueste	9,720
35	»	Julho	1	Darque a Caminha	Minho	27,879
36	»	Agosto	7	Póvoa do Varzim a Fontainhas	Famalicão	15,640
37	»	Setembro	15	Caíde a Juncal	Douro	18,818
38	1879	Janeiro	15	Caminha a S. Pedro da Torre.	Minho	20,806
39	»	Junho	3	S. Pedro da Torre a Segadães	»	2,559
40	»	Julho	15	Juncal a Régua	Douro	38,371
41	1880	Abril	4	Régua a Ferrão	»	15,813
42	»	Junho	1	Ferrão a Pinhão	»	7,611
43	»	»	6	Torre das Várgens a Valência de Alcântara	R. Cáceres	71,640
44	1881	»	12	Fontainhas a Famalicão	Famalicão	13,795
45	1882	Julho	1	Figueira da Foz à fronteira por Vilar Formoso	Beira Alta	252,252
46	1882	Agosto	6	Segadães a Valença	Minho	1,698
47	1883	Setembro	1	Pinhão a Tua (margem direita)	Douro	12,993
48	»	Dezembro	31	Trofa a Vizela.	Guimarães	25,299
49	1884	Abril	14	Vizela a Guimarães	»	8,122
50	»	Dezembro	20	Entre a Velha e a Nova Est. Barreiro	Sul	1,000
51	1885	Outubro	18	Coimbra B a Coimbra cidade	R. Coimbra	1,984
52	1886	Março	25	Valença à Fronteira	R. Internacional	
53	1887	Janeiro	10	Tua a Pocinho.	Douro	31,678
54	»	»	14	Serpa a Pias	Sueste	13,038
55	»	Abril	2	Alcântara-Terra a Cacém	Oeste	27,259
56	»	»	2	Cacém a Sintra	R. Sintra	9,829
57	»	Maio	5	Pocinho a Cõa	Douro	9,061
58	»	»	21	Cacém a Torres Vedras.	Oeste	46,824
59	»	Agosto	1	Torres Vedras a Leiria	»	96,558
60	»	Setembro	29	Tua a Mirandela	Tua	54,680
61	»	Dezembro	9	Cõa à fronteira além Barca d'Alva	Douro	18,882
62	1888	Maio	20	Benfica, Sete Rios, Celas e Xabregas.	Cintura Lisboa	7,133

Ordem	Datas			Troços	Linhas	Extensão
						Quilómetros
63	1888	Junho	3	Casevel a Amoreiras	Sul	25,970
64	"	Julho	17	Leiria a Figueira da Foz	Oeste	54,550
65	"	Novembro	8	Campanhã a Porto-Alfândega	R. Alfandegário	3,837
66	1889	Junho	8	Amieira a Alfarelos	R. Alfarelos	16,500
67	"	Julho	1	Amoreiras a Faro	Sul	113,830
68	"	Setembro	30	Pedrouços a Caxias (2. ^a Via)	Cascais	4,000
69	"	"	30	Pedrouços a Cascais	"	18,431
70	1890	Abril	15	Olivais ao Carregado (2. ^a Via)	Leste	29,000
71	"	Outubro	1	Cascais ao Estoril	Cascais	1,200
72	"	Novembro	25	Santa Comba a Viseu	Dão	49,558
73	"	Dezembro	6	Alcântara-Mar a Pedrouços	Cascais	4,916
74	1891	Março	16	Carregado a Azambuja (2. ^a Via)	Leste	11,000
75	"	Maio	19	Azambuja a Santana (2. ^a Via)	"	4,000
76	1891	"	25	Bifurcação de Verride a Lares	C. Verride	0,627
77	"	Junho	11	Lisboa-Rossio a Campolide	U. ^a Lisboa	3,375
78	"	Agosto	10	Alcântara-Terra a Alcântara-Mar	R. Alcântara	0,511
79	"	Setembro	5	Campolide, Sete Rios, Chelas e Braço de Prata	C. ^a Lisboa	1,940
80	"	"	6	Abrantes à Covilhã	Beira Baixa	165,525
81	1892	Maio	21	Estoril a Cascais (2. ^a Via)	Cascais	1,200
82	"	Junho	6	Poço do Bispo aos Olivais (2. ^a Via)	Leste	3,000
83	"	Setembro	10	Campolide a Chelas (Bifurcação 2. ^a Via)	C. ^a Lisboa	5,000
84	1893	Abril	8	Torres Novas ao Entroncamento (2. ^a Via)	Leste	4,000
85	"	Maio	6	Santarém a Mato Miranda (2. ^a Via)	"	20,000
86	"	"	6	Senhora da Hora a Leixões	R. Leixões	6,000
87	"	"	7	Mato Miranda a Torres Novas (2. ^a Via)	Leste	8,000
88	"	"	11	Covilhã à Guarda	Beira Baixa	46,286
89	"	Agosto	10	Bifurcação de Chelas a Braço de Prata (2. ^a Via)	C. ^a Lisboa	1,000
90	"	"	20	Santana a Santarém (2. ^a Via)	Leste	14,000
91	1894	Setembro	4	Cais do Sodré a Alcântara-Mar	Cascais	3,000
92	1896	Junho	25	Belém a Pedrouços (2. ^a Via)	"	2,000
93	"	Julho	28	Alcântara-Mar a Belém (2. ^a Via)	"	0,753
94	"	Novembro	8	Campanhã a Porto-S. Bento	U. ^a Porto	2,700
95	1897	Julho	4	Cais do Sodré a Belém (2. ^a Via)	Cascais	6,000
96	1899	Outubro	10	Tunes a Algoz	R. Portimão	5,000
97	1900	Março	10	Algoz a Poço Barreto	"	13,000
98	1902	Fevereiro	1	Poço Barreto a Silves	"	5,000
99	"	Maio	19	Gaia a Granja (2. ^a Via)	Norte	11,005
100	"	Setembro	1	Granja a Espinho (2. ^a Via)	"	4,000
1	1903	Fevereiro	15	Silves a Portimão	R. Portimão	9,000
2	1904	Janeiro	15	Setil a Vendas Novas	Vendas Novas	69,250
3	"	Maio	1	Faro a Olhão	Sul	10,000
4	"	Setembro	1	Olhão a Fuzeta	"	8,000
5	1905	Fevereiro	4	Fuzeta a Luz	"	1,000
6	"	Março	10	Luz a Tavira	"	6,000
7	"	Agosto	1	Estremoz a Vila Viçosa	Évora	16,000
8	"	"	2	Mirandela a Romeu	Tua	14,000
9	"	Outubro	15	Romeu a Macedo de Cavaleiros	"	15,000
110	"	Dezembro	18	Macedo de Cavaleiros a Sendas	"	14,000
11	"	"	27	Pias a Moura	Sueste	
12	1906	Abril	14	Tavira a Vila Real de Santo António	Sul	31,000
13	"	Maio	12	Régua a Vila Real	Corgo	96,000
14	"	Agosto	14	Sendas a Rossas	Tua	14,000
15	"	Outubro	20	Espinho a Esmoriz (2. ^a Via)	Norte	5,043
16	"	"	25	Esmoriz a Ovar (2. ^a Via)	"	9,276
17	"	"	27	Ovar a Estarreja (2. ^a Via)	"	13,000
18	"	Dezembro	16	Coimbra a Louzã	Lousã	25,000
19	"	"	31	Rossas a Bragança	Tua	23,000
120	1907	Abril	20	Évora a Arraiolos	Mora	21,000
21	"	Maio	17	Estarreja a Aveiro (2. ^a Via)	Norte	15,000
22	"	Julho	15	Vila Real às Pedras Salgadas	Corgo	41,000
23	"	"	21	Guimarães a Fafe	Guimarães	22,000
24	1908	Maio	25	Arraiolos a Pavia	Mora	34,000
25	"	Julho	11	Pavia a Mora	"	15,000
26	"	Outubro	4	Pinhal Novo ao Montijo	R. Montijo	10,687
27	"	"	26	Coimbra-B a Alfarelos (2. ^a Via)	Alfarelos	15,000
28	"	Dezembro	21	Espinho a Oliveira de Azemeis	Vouga	33,000
29	1909	Março	21	Livração a Amarante	Tâmega	13,000
130	"	Abril	1	Oliveira de Azemeis a Albergaria a Velha	Vouga	22,000
31	"	Setembro	2	Torre da Gadanha a Montemor-o-Novo	R. Montemor	12,941
32	1910	Março	20	Pedras Salgadas a Vidago	Corgo	12,000
33	"	Maio	13	Pombal a Albergaria (2. ^a Via)	Norte	20,000
34	1911	Setembro	8	Albergaria a Velha a Sernada	Vouga	13,000
35	"	"	8	Aveiro a Sernada	R. Aveiro	35,000
36	"	"	17	Pocinho a Carviçais	Sabor	34,000
37	"	Outubro	14	Alfarelos a Pombal (2. ^a Via)	Norte	19,000
38	1913	Maio	5	Sernada a Rio Mau	Vouga	8,000
39	"	Junho	15	Valença a Lapela	Minho	10,000
140	"	Setembro	5	Bodiosa a Viseu	Vouga	11,000

Ordem	Datas			Troços	Linhas	Extensão
						Quilómetros
141	1913	Novembro	4	Rio Mau a Ribeiradio	Vouga	9,000
42	»	»	13	Ribeiradio a Vouzela	»	26,000
43	1914	Fevereiro	5	Vouzela a Bodiosa	»	23,000
44	»	Agosto	23	Garvão a Alvalade	Sado	11,000
45	1915	Junho	15	Lapela a Monção	Minho	6,000
46	»	Julho	8	Mogofores a Mealhada (2. ^a Via)	Norte	9,000
47	»	Agosto	1	Alvalade a Lousal	Sado	13,000
48	»	Dezembro	11	Mealhada à Pampilhosa (2. ^a Via)	Norte	4,000
49	1916	Setembro	20	Lousal a Canal-Caveira	Sado	13,000
150	»	Outubro	22	Canal-Caveira a Grândola	»	6,000
51	1918	Julho	14	Grândola a Alcácer-Sul	»	25,000
52	1919	Junho	20	Vidago a Tâmega	Corgo	14,000
53	1920	Maio	25	Setúbal a Alcácer-Norte	Sado	40,000
54	1921	Agosto	21	Tâmega a Chaves	Corgo	7,000
55	1922	Julho	30	Portimão a Lagos	R. Portimão	17,000
56	1923	»	29	Lavradio ao Seixal	R. Cacilhas	48,68
57	1924	Janeiro	21	Martingança a Batalha	Martingança	
58	»	Março	20	Doca ao Porto de Viana	R. Doca Viana	2,313
59	1925	Abril	30	Pampilhosa a Coimbra B (2. ^a Via)	Norte	14,000
160	»	Agosto	23	Estremoz a Sousel	Portalegre	21,000
61	1926	Novembro	22	Amarante a Chapa	Tâmega	9,000
62	1927	Abril	6	Évora a Reguengos de Monsaraz	Guadiana	40,630
63	»	»	9	Ermidas-Sado a S. Bartolomeu da Serra	Sines	21,000
64	»	Junho	15	Paialvo ao Entroncamento (2. ^a Via)	Norte	15,000
65	»	Julho	5	Chão de Maças e Paialvo	»	9,000
66	»	»	6	Carviçais a Lagoaça	Sabor	16,000
67	1928	Setembro	24	Lamarosa a Tomar	R. Tomar	15,119
68	1929	Maio	14	Oliveira do Bairro a Mogofores (2. ^a Via)	Norte	7,000
69	»	Junho	2	Castro Verde-Almodovar a Aljustrel	R. Aljustrel	8,158
170	»	Julho	1	S. Bartolomeu da Serra a São Tiago	Sines	10,000
71	1930	Maio	30	Aveiro a Oliveira do Bairro (2. ^a Via)	Norte	21,000
72	»	Junho	1	Lagoaça a Mogadouro	Sabor	23,000
73	»	Agosto	10	Louzã a Serpins	Lousã	7,000
74	»	Setembro	11	Batalha a Porto de Mós	Martingança	21,860
75	1932	Março	14	Senhora da Hora a Trofa	Guimarães	22,294
76	»	»	20	Chapa a Celorico de Basto	Tâmega	14,000
77	»	Agosto	15	Lavradio ao Pinhal Novo (2. ^a Via)	Sul	10,000
78	»	Outubro	25	Aveiro-Vouga a Canal S. Roque	R. Aveiro M.	2,535
79	1934	Junho	21	Túnel S. Tiago a S. Tiago do Cacém	Sines	5,000
180	1936	Setembro	14	S. Tiago do Cacém a Sines	Sines	12,000
81	1937	Janeiro	20	Sousel a Cabeço de Vide	Portalegre	29,000
82	1938	Maio	22	Mogadouro a Duas Igrejas-Miranda	Sabor	35,000
83	»	Julho	20	Leixões a Serpa Pinto	C. ^a Porto	3,000
84	»	Setembro	18	Contumil a Leixões	»	19,933
85	»	»	18	S. Gemil a Ermezinde	R. Ermesinde	3,812
86	»	Outubro	30	Porto-Trindade-Bif. Boa-Vista	Guimarães	2,350
87	1940	Junho	20	Barreiro-A ao Lavradio	Sul	1,000
88	1048	Outubro	17	Cacém a Mercês (2. ^a Via)	R. Sintra	10,000
89	»	Novembro	27	Portalegre a Castelo de Vide	Portalegre	9,829
190	1949	Janeiro	20	Cacém a Sintra (2. ^a Via)	R. Sintra	9,800
91	»	»	21	Estremoz a Portalegre	Portalegre	64,000

União de Comércio Florestal, Lda.

RUA IVENS, 49-1.º ESQ.

Telef. 20521 LISBOA

MADEIRAS NACIONAIS

UMA GRANDE OBRA DE ENGENHARIA

A nova Ponte Móvel para o viaduto de Caronte nos Caminhos de Ferro Franceses

A principal via férrea de Lião a Marselha utilizada por todos os comboios rápidos e muitos outros de passageiros, segue ao longo da margem esquerda do Ródano via Avinhão, Arles, Miramas e Rognac. Outra via segue pela margem direita até Avinhão, onde atravessa o Ródano e prossegue via Cavailon, Miramas e Port Bouc para Marselha.

Esta última via, que se destina principalmente ao transporte de mercadorias e recovagens, atravessa o Canal de Caronte, utilizando um viaduto entre Port Bouc e Martigues.

Como o canal começa no Mediterrâneo, esse viaduto é móvel, para assim permitir a passagem de numerosos navios transportando petróleo e outras cargas para o porto interior de Berre, na lagoa do mesmo nome.

O viaduto original foi construído em 1908 e em 1915 foi-lhe adicionada uma nova secção móvel consistindo em duas partes, cada uma com cerca de 57 metros, que se abriam para permitir a passagem dos navios.

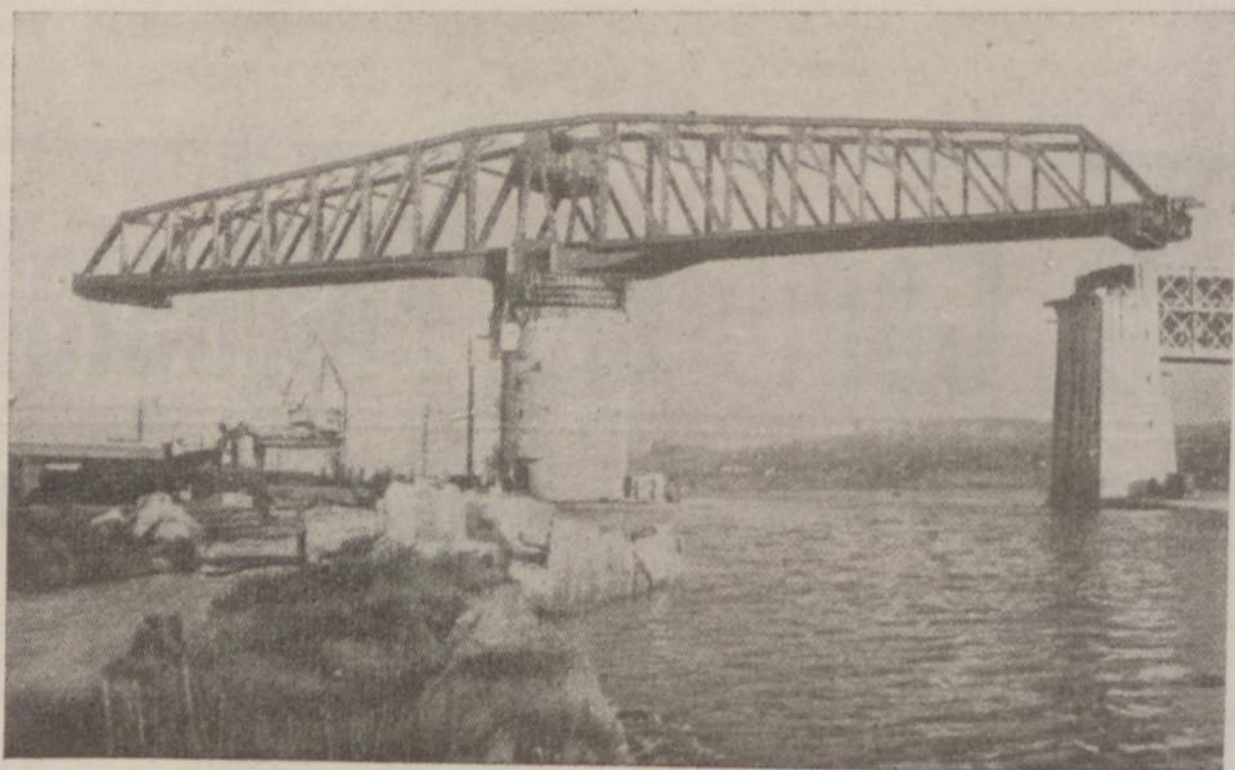
Em Agosto de 1944, os alemães, na sua retirada, fizeram ir pelos ares o bloco central do viaduto, e em Dezembro do mesmo ano os americanos construíram uma passagem provisória, para assim os navios poderem subir o Ródano até Étang de Berre e aliviar desta maneira o porto de Marselha, muito danificado e que não dava o rendimento de descar-

gas necessário. Com as dificuldades que surgiram depois da guerra na obtenção das matérias primas necessárias à reconstrução da ponte, e também porque a linha férrea por Arles, ainda que com dificuldade, permitia as comunicações entre Lião e Marselha, só agora os caminhos de ferro franceses puderam reconstruir a ponte, tendo iniciado as obras há cerca de um ano.

Os trabalhos para substituir a ponte temporária diziam respeito à instalação de um lance assente sobre um pilar, podendo automaticamente mover-se em torno desse pilar para assim deixar passar os navios sem que os seus mastros pudessem tocar em qualquer obstáculo. O estudo feito cuidadosamente, tomando em consideração a experiência adquirida nos anos anteriores e também o grande aumento de tráfego marítimo no porto de Étang de Berre, não esquecia igualmente que a acção violenta do Mistral, o vento fortíssimo do golfo da Gasconha, houvera posto frequentes vezes em risco a segurança da ponte elevatória.

Acrescia também o facto de que as pontes elevatórias não podem prever a altura dos mastros dos navios e assim a ponte giratória estava naturalmente indicada como sendo a única preferida.

Outros melhoramentos foram ainda adoptados. Tendo em vista que o grande número de navios, que sobem e descem o canal, obrigavam a ponte primitiva a abrir-se frequentes vezes, construiu-se

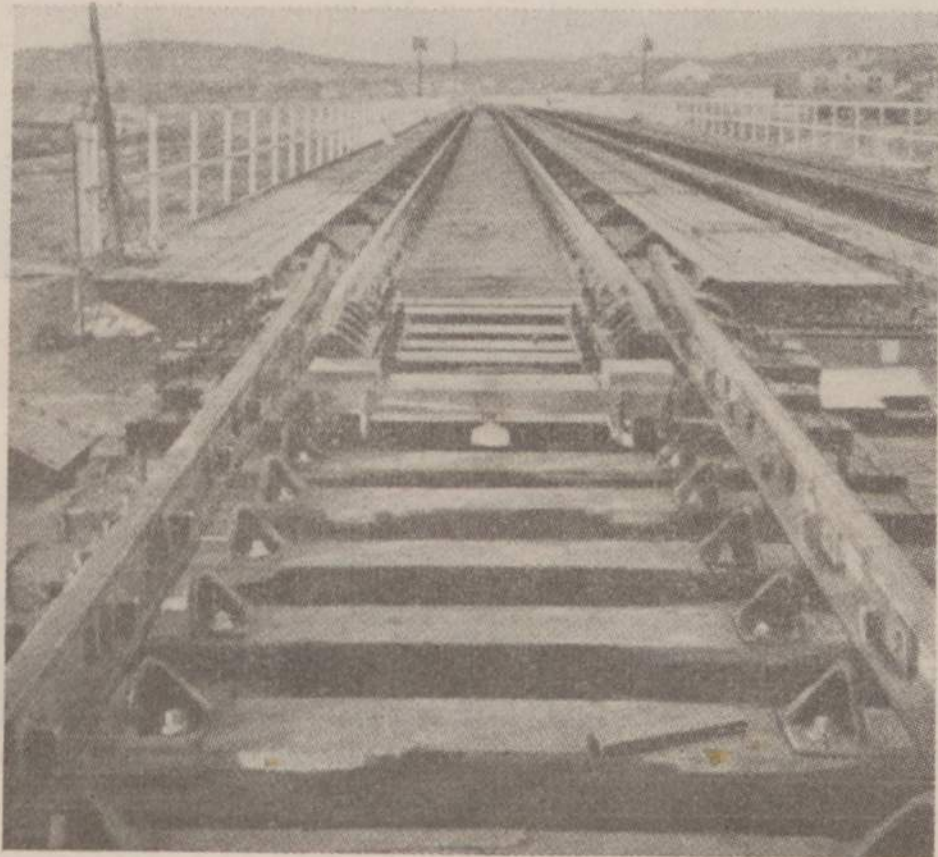


A ponte giratória já colocada na respectiva torre, durante os trabalhos de construção

um mecanismo giratório movido electricamente, que permite à nova secção móvel da ponte, atingir um ângulo horizontal de 90 graus em 90 segundos de tempo, e um sistema especial para ligar os carris da via dupla às restantes duas secções fixas da ponte, foi também construído de maneira a permitir que um comboio com a velocidade de 100 quilómetros à hora, possa atravessá-la em vez de ter que reduzir

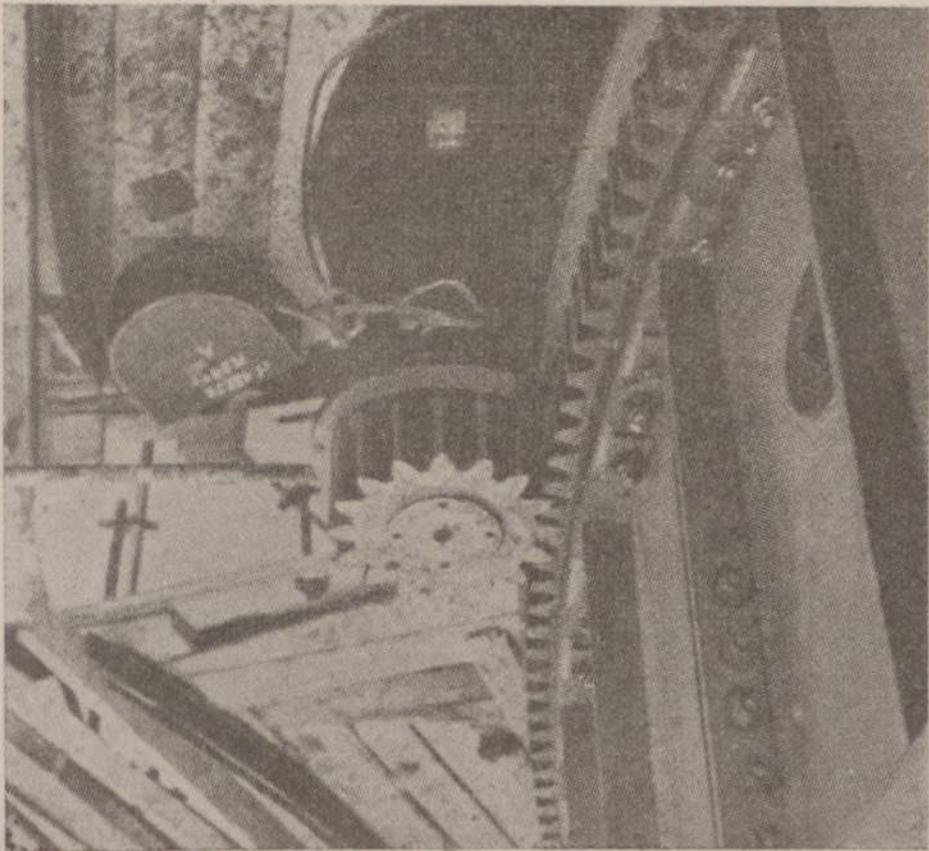
que fazem rodar a ponte. A torre é construída em cimento armado, com um revestimento exterior em pedra, e assenta numa base circular de cimento reforçado formando um sólido bloco, que constitui a base de toda a construção.

Todo o comando do movimento é dirigido por um único operador colocado numa cabina ao centro da secção que, por freios eléctricos, faz operar o meca-



A ligação dos carris de uma das secções fixas, aos carris da secção giratória

O mecanismo giratório situado na parte oca da torre



essa velocidade para 20 quilómetros, como era obrigado a fazer anteriormente.

A secção móvel gira num anel dentado, que é movido por um eixo central, posto em movimento circular por um mecanismo eléctrico situado no interior da torre suporte e esse anel é mantido na posição devida por meio de 63 rodas dentadas que assim evitam toda a espécie de vibração.

Tem um comprimento de cerca de 117 metros e a altura da torre oca é de aproximadamente 20 metros, com um diâmetro externo de 15 metros e interno de 11 metros, para assim dar o necessário espaço para a instalação dos mecanismos eléctricos

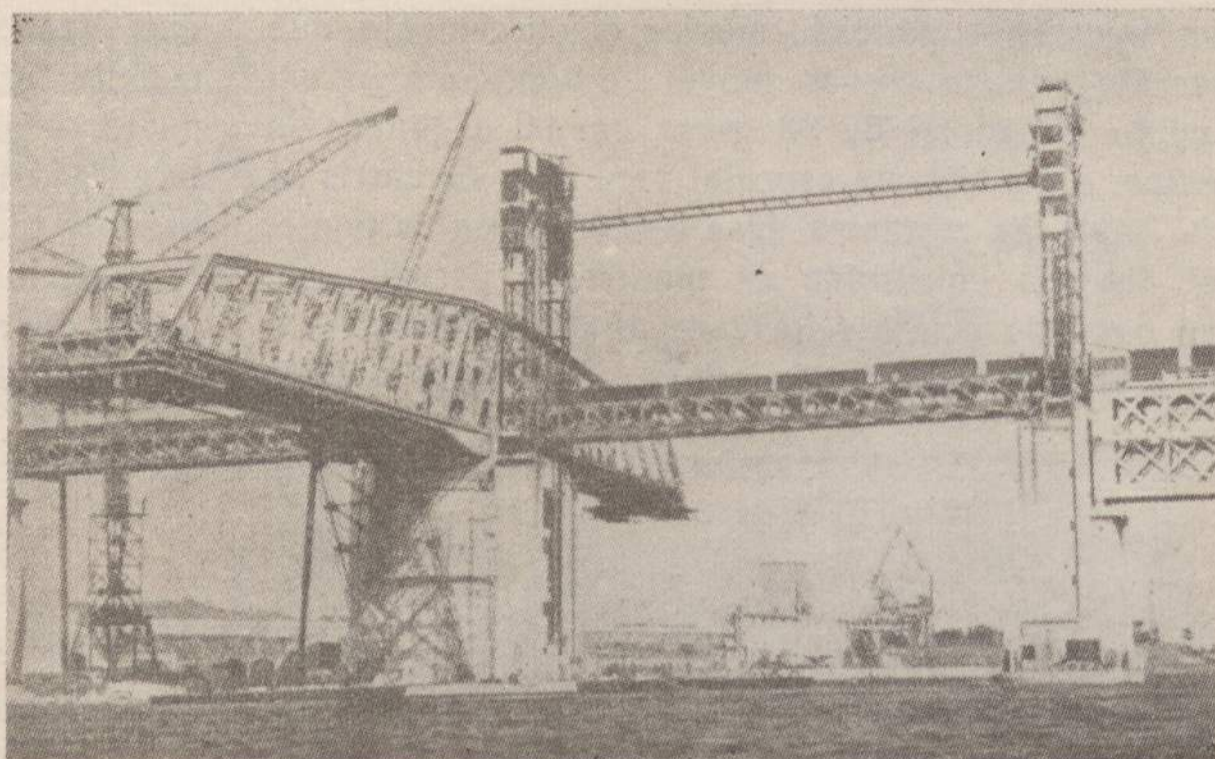
nismo situado na parte oca da torre onde apenas é necessário entrar para efeitos de limpeza, fiscalização ocasional e para olear o mecanismo. Nas extremidades da ponte móvel há uma outra cabine, onde dois outros operadores manobram os mecanismos que fazem a ligação aos carris das duas secções fixas e toda a estrutura é feita com aço tipo Francês 42.

A posição normal desta ponte móvel é fechada à navegação e aberta ao tráfego ferroviário. Para evitar qualquer deslocamento resultante do peso dos comboios e da temperatura, existem dois suportes hidráulicos com a capacidade de 40 toneladas.

A rotação da ponte é efectuada electricamente com uma corrente de 15.000 vóltios, transformada na base da torre para uma voltagem de 100 vóltios que faz mover um motor sincronizado e um grupo conversor, que alimenta os circuitos auxiliares. Em caso de falta da corrente de fornecimento, existe um motor auxiliar diesel que garante a manobra da ponte; os quatro motores eléctricos de 25 cavalos de força, que fazem mover a ponte, podem assim ser postos em movimento tanto electricamente de uma maneira directa, como também com o motor diesel de emergência.

O movimento normal circular da ponte está garantido apenas com dois dos motores (de 25 cavalos cada) mas em caso de vento muito forte impedindo a rotação, podem usar-se os outros dois motores, e em caso de avaria no mecanismo, dois guindastes garantem o movimento.

Ao proceder-se à colocação da parte móvel, usou-se o processo de colocar essa parte numa posição paralela às margens do canal de maneira a que o tráfego ferroviário não fosse interrompido, fazendo-se a passagem dos comboios ao longo da



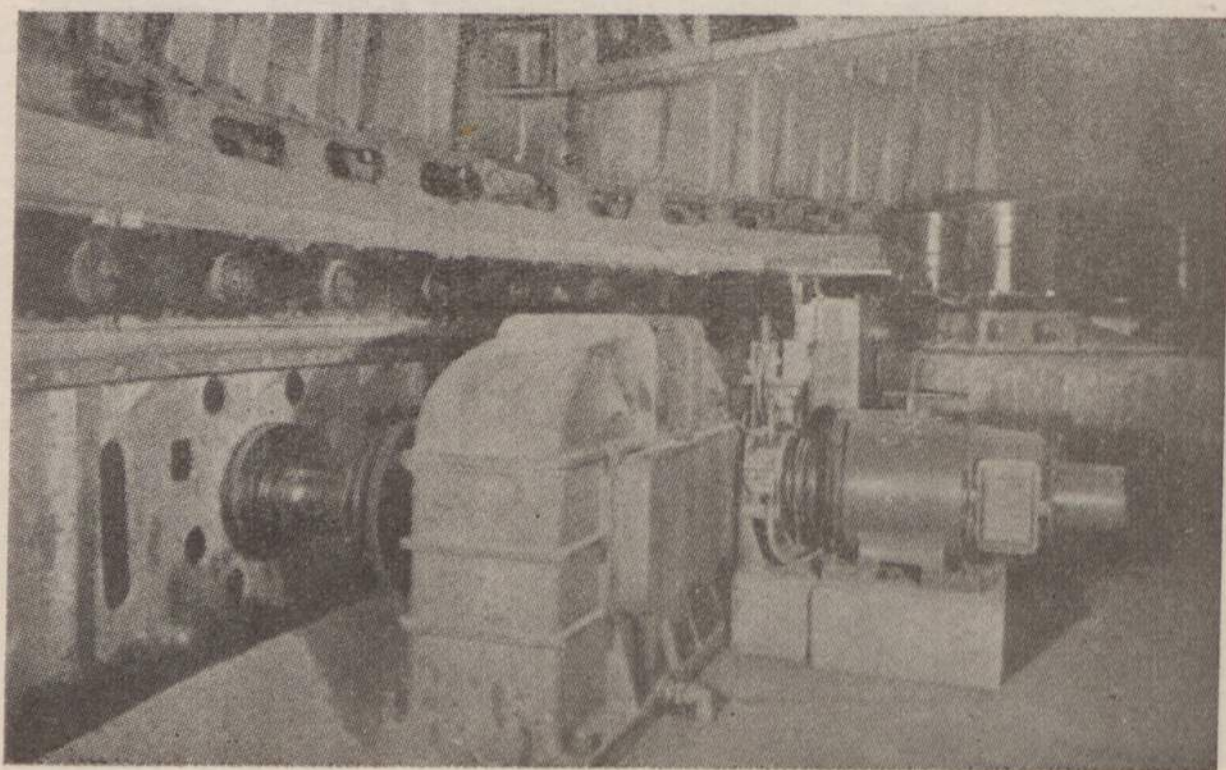
A parte móvel da ponte colocada paralelamente às margens do canal para assim não impedir o tráfego ferroviário durante os trabalhos de construção

secção provisória e sobre o centro da ponte móvel. Assim, com excepção de apenas 65 dias para a montagem final dos últimos aparelhos, não foi necessário interromper o movimento usual da ponte e os comboios não sofreram atraso algum. Estes 65 dias incluíram também o tempo necessário para a desmontagem da secção provisória.

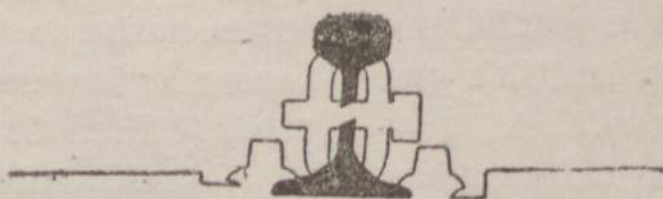
Todo o trabalho necessitou o uso de 1.200 toneladas de aço, 300 toneladas de mecanismos e 1.250 metros cúbicos de cimento reforçado, para a reconstrução da torre central acima do nível das águas.

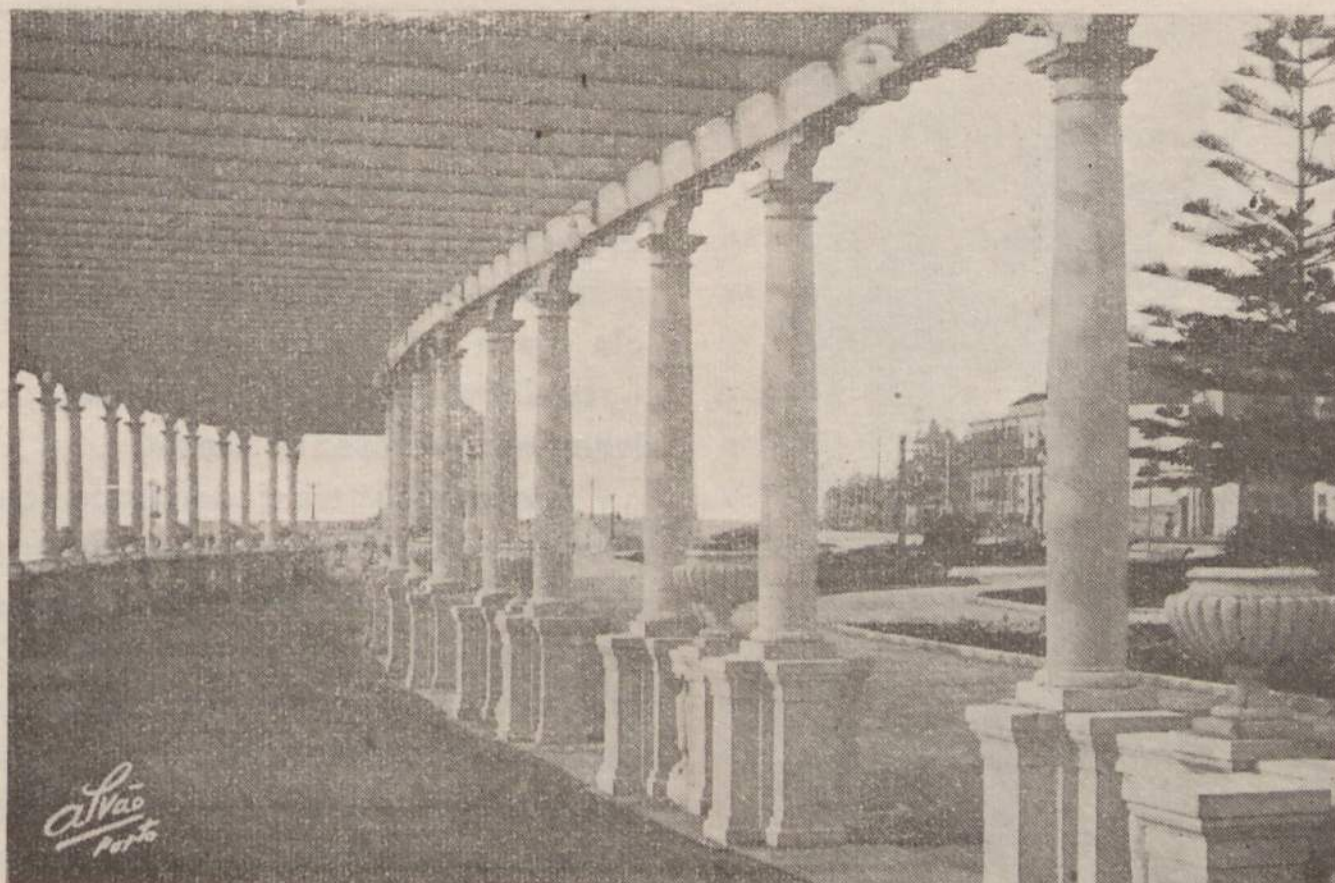
Os trabalhos foram feitos pela *Société des Forges et Ateliers Creusot* e o trabalho de engenharia civil pela *Entreprise Joya-Chabert*. Os aparelhos eléctricos foram obtidos em várias fábricas da especialidade e todos os planos da ponte e estudos preliminares foram feitos pelos engenheiros da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro (S. N. C. F.).

A nova ponte móvel, que foi inaugurada em 9 de Dezembro de 1954, é hoje a ponte deste tipo mais moderna e perfeita do mundo.



O mecanismo eléctrico situado na parte oca da torre





PORTO — Carreiros — A «Pérgola»

Reparos sobre turismo em Portugal

Por GUERRA MAIO

Dois amigos meus, residentes em Paris, vieram há pouco a Portugal e a cada um deles aconteceu um percalço que muito os contrariou convém relatar, pois vêm ambos confirmar o que já aqui tenho dito e cuja solução se impõe, se do turismo nacional e estrangeiro quisermos tirar proveito.

O primeiro a quem um desses percalços, aconteceu, foi ao sr. José Pinto da Costa, negociante de vinhos em Paris e ali residente há 66 anos e por tal o decano dos portugueses que habitam na França. Durante essa longa ausência, veio dezenas de vezes ao Porto, sua terra natal, fazendo sempre a viagem pela linha do Douro, muito querida aos seus olhos saudosos, pela sua paisagem variada e encantadora.

A última vez—10 de Junho de 1955—o comboio chegou a Barca de Alva, com o atraso de mais de uma hora, o que é frequente, tendo por isso perdido a ligação para o Porto.

Vinha com ele um padre espanhol, embarcado em Salamanca, a quem o transtorno muito havia contrariado. A terem que ficar ali até ao dia seguinte, o sacerdote, supondo haver uma estrada

marginal, propôs-lhe alugarem um automóvel até Tua, onde apanhariam o comboio, o qual, sendo misto, demorava muito tempo nas estações. Qual não foi a surpresa dos dois viajantes, ao atravessarem a nova ponte sobre o Douro, verem o carro inflectir para Leste, ou fosse em sentido inverso do caminho a percorrer. Após 24 quilómetros andados chegavam a Freixo de Espada-à-Cinta, de onde vieram para Oeste, em direcção a Moncorvo, dali baixaram ao rio Sabor, na Vilariça e, depois, serra acima até Vila Flor, para descerem à estação do Tua, de onde o comboio já tinha partido e por isso lá foram de novo pelas montanhas trasmontanas até Alijó, de onde baixaram ao Pinhão. De novo o comboio havia já dado às de Vila Diogo! Dali havia estrada pela margem esquerda do Douro e, leve-se a cruz ao calvário, lá seguiram até à Régua, com o comboio à vista pela margem direita. O sacerdote ia encantado com a viagem, pela paisagem, e só lamentava a contrariedade e o carro ter que ir tão depressa.

Na Régua apanharam enfim o comboio, tendo chegado ao Porto, depois da meia noite. Resultado,



VILA FLOR—Pelourinho da vila. Em frente, a Igreja Matriz

200 quilómetros percorridos em vez de 97 pelo caminho de ferro e 400 escudos, a cada um, em lugar de 24\$25, custo do bilhete do caminho de ferro.

Ora isto não teria acontecido, se a linha férrea espanhola de Fuentes de S. Esteban à Barca de Alva não tivesse ainda os carris da primitiva—há 67 anos—e permitisse uma razoável velocidade. Aquela linha construída em território espanhol e à nossa custa, que nos levou os olhos da cara, está na iminência de desaparecer para o tráfego internacional, pois é pouco natural que a Espanha siga o exemplo do que se está fazendo na linha de Vilar Formoso a Salamanca, onde na renovação—quase concluída—está empregando carris de 45 quilos por metro linear e onde os comboios andam já tão depressa, que chegam adiantados às estações, o que eu tive há pouco ocasião de verificar no «Sud-Express» indo nele para Paris.

Já aqui o disse e não tenhamos ilusões, a linha de Fuentes de S. Esteban à Barca de Alva, terá dentro de muito pouco tempo o seu tráfego limitado até à estação de Hinojosa, fazendo-se—ao que me informaram—o percurso até à nossa fronteira em autocarros, uma vez que a ponte ferroviária sobre o Águeda esteja adaptada ao trânsito rodoviário, cujos estudos já estão concluídos.

Impõe-se, pois, a construção dum ramal de 60 a 65 quilómetros da estação do Côa a Vilar Formoso, pelo planalto de Riba-Côa, linha que, por terreno fácil, ligaria ao mesmo tempo a linha da

Beira Alta com a do Douro, de considerável benefício para o Norte do País e as quais têm actualmente contacto, no extremo Oeste, pela ponte Maria Pia e estabeleceria uma nova ligação com Salamanca e por tal com os comboios rápidos de Paris a Lisboa, em Vilar Formoso, de capital importância para o Porto pela linha do Douro e para o turismo nortenho, que de outra maneira está irremediavelmente perdido.

A outra contrariedade aconteceu ao sr. Boullenger, cidadão francês e comerciante em Paris, o qual depois de ter estado com a esposa na ilha da Madeira, se demorou um mês em Portugal, de onde trouxe as melhores impressões. Da Praia da Rocha escreveu-me encantado com aquele recanto da costa algarvia, mas lamentava-se da lentidão da viagem, 10 horas de comboio omnibus!

Essa contrariedade—diz ainda no postal enviado—foi-lhe, porém, compensada pela beleza da Praia da Rocha, de cuja paisagem ele gozava mesmo da janela do hotel, aberta sobre o mar e do peixe delicioso que lá lhe serviram.

Mas se faz aquele deplorável reparo, louva a urbanidade do nosso pessoal ferroviário, o asseio das nossas estações, com os seus painéis ou lambris de azulejos e os jardins floridos, tudo demonstrando uma dose elevada de bom gosto.

Quando, depois, o encontrei em Paris, tentei consolá-lo, dizendo-lhe que o comboio omnibus



O belo portal da Matriz de Freixo de Espada-à-Cinta

pela linha do Sado, não era tão lento como ele supôs, pois gastava de Pinhal Novo à Funcheira, 3 horas e 38 minutos, enquanto que o chamado rápido do Algarve, indo por Beja, levava 3h,44! mais seis que o referido omnibus.

—Sim, replicou, mas com 40 paragens do Barreiro a Portimão!

Também este tem horror à abominável «paragite».

De tudo isto se conclui que o passageiro — em regra — só mede a velocidade dos comboios pelo número maior ou menor das paragens e por isso o sr. Boullenger achou esplêndido o «Foguete» em que viajou de Lisboa para o Porto. Se ele parasse mais vezes, talvez o tivesse considerado ronzeirão ..

Aquele meu amigo levou uma hora a contar-me as suas impressões trazidas de Portugal, que foram as melhores e não resisto à tentação de reproduzir aqui um episódio no Porto, que bem demonstra as admiráveis qualidades do nosso povo. Tendo

encontrado ali um motorista, falando um pouco de francês e tendo um excelente automóvel, tomava-o às tardes para dar uns passeios pelos arredores da cidade Invicta e até ao Minho, onde admirou as videiras de enforcado que produzem o vinho verde, de que ele se tornara apreciador.

Na véspera da partida apareceu-lhe o motorista a desafiá-lo para irem a Ovar, terra de mulheres bonitas e de que muito havia de gostar. Impossível. Falta de dinheiro, pois o que lhe restava seria para o restaurante do «Sud-Express» cujo bilhete comprara em Paris.

O motorista teve para ele este gesto amável e captivante. Faria o passeio a crédito e de Paris lhe mandaria o dinheiro.

Amabilidades destas — concluiu o sr. Boullenger — só se encontram em Portugal.

Tudo isto se pode resumir no seguinte: Algo se tem feito em Portugal em matéria de turismo, muito há ainda a fazer.



PARIS — Praça Vendôme

MALAS
PASTAS
LUVAS



R. DA PRATA, 234 • TEL. 28608 • LISBOA

Gostará de **PARIS**

...Quer vá por prazer ou para tratar dos seus negócios,
utilize o

"SUD EXPRESS"

HENDAYA - PARIS EM 7 h. 30

PARIS - HENDAYA EM 7 h. 23

816 kms. a 111 kms./h. como média,
record mundial sobre tão longo
percurso.



11,40	LISBOA	17,04
8,40	IRUN	21,10
9,30	HENDAYE	20,58
11,53	BORDEAUX	18,34
17,00	PARIS	13,35

Em caso de necessidade, pode chegar no mesmo dia
a Bruxelas 20h. 39, Amsterdam 23h. 45, Colónia 23h. etc.

VELOCIDADE • CONFORTO • EXACTIDÃO
CONSULTE O SEU AGENTE DE VIAGENS. A C. P. OU A

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. JOSÉ ANTÓNIO, 57 • MADRID

3.FF-3

ROCHA, AMADO & LATINO, LDA.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 22254



FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 22256



METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 22255

VALORIZE O SEU DINHEIRO!

FAÇA SEMPRE AS
SUAS COMPRAS NOS

Grandes Armazéns do Chiado

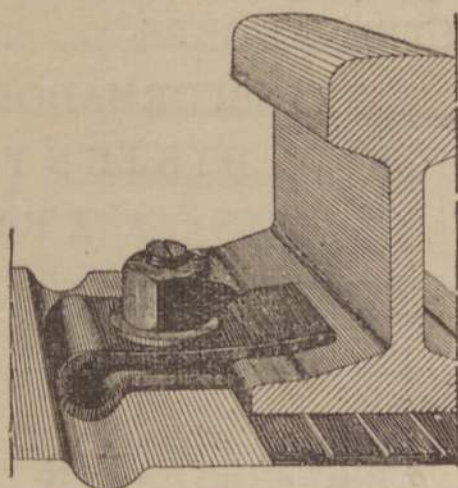
COMPRA MAIS
GASTANDO MENOS

USINE DES RESSORTS DU NORD

(DOUAI — FRANCE)

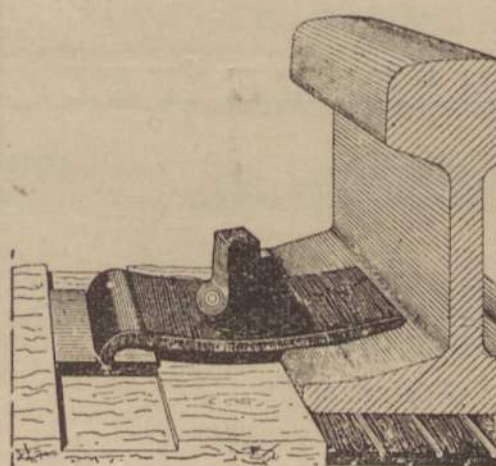
Fabricantes das ligações elásticas

GRAMPA «RN»
(CRAPAUD «RN»)



Fixação duplamente elástica para travessas em betão: palmilha de borracha canelada e grampa elástica RN

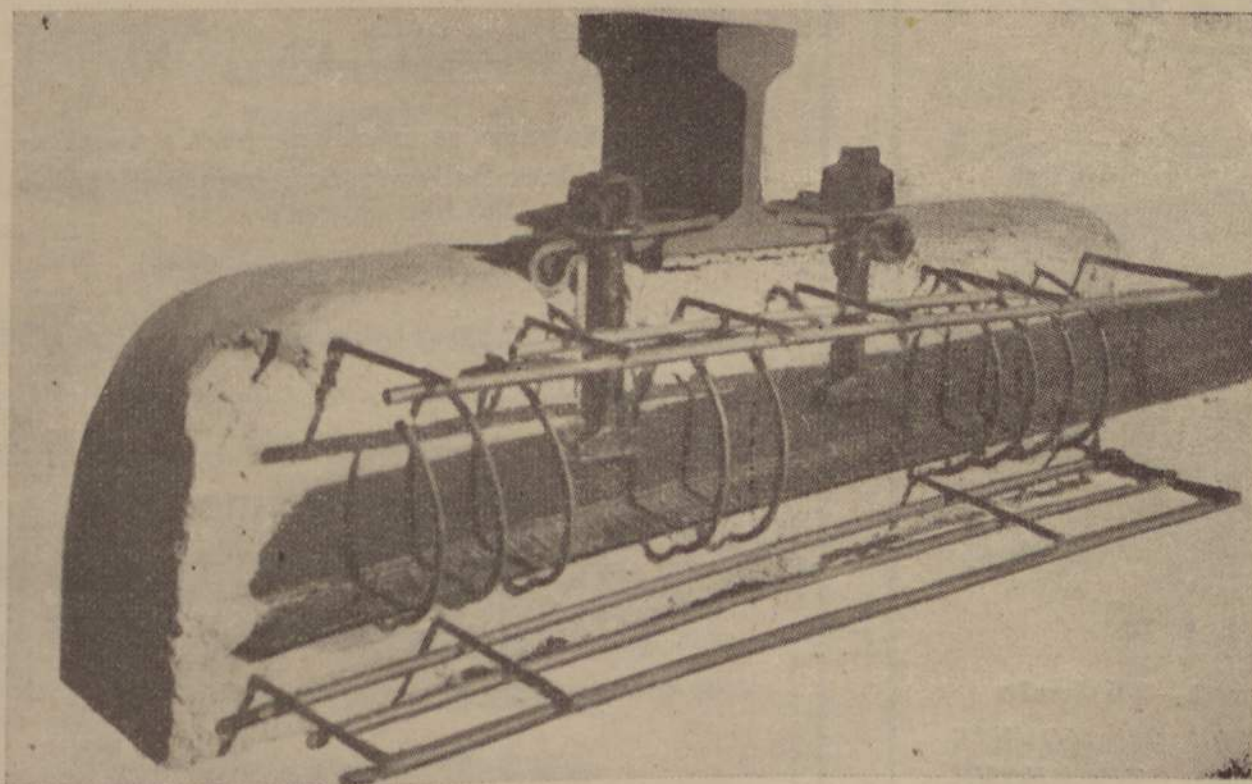
GARRA «RN»
(GRIFFON «RN»)



Fixação duplamente elástica para travessas em madeira: palmilha de borracha canelada e garra RN

Existem também para travessas metálicas

A **Indústria Nacional** e a **Sociedade ESTORIL** realizaram o primeiro troço de «VIA MODERNA» em PORTUGAL, entre as Estações do Cais do Sodré e Belém, com travessas de betão «R. S.», ligações duplamente elásticas com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os coussinets «R. N.» e os parafusos «R. S.»



Corte de um bloco da travessa R. S. mostrando a madre de aço, todo o sistema de pregação duplamente elástico com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os parafusos «R. S.» e a armadura do betão

Agente Geral Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA



CIMENTO PORTLAND

LIZ E TEJO

CIMENTO IMPERMEÁVEL

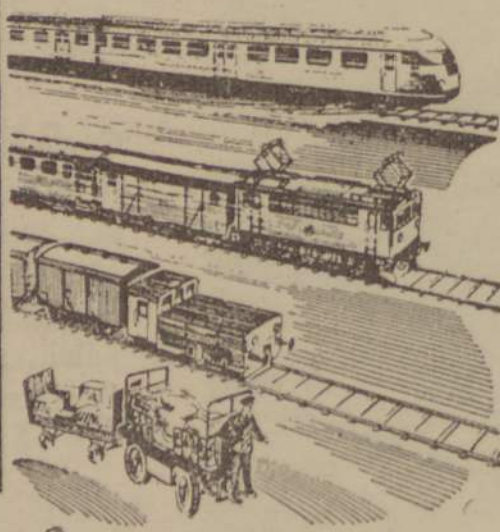
LIZ «N»*Sempre para entrega imediata***Aguiar & Mello, L.^{da}****Praça do Município, 13****L I S B O A****MOTORES ELÉCTRICOS**

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO**Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}**11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 68061 (5 linhas) LISBOA**Baterias Alcálinas — Níquel — Cádmio**INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

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

Marmindústria Portuguesa, L.^{da}

MÁRMORES E CANTARIAS

EXPORTADORES

Forneceu todos os mármore para a constru-
ção do Liceu Salazar em Lourenço Marques*Oficinas em:***PERO PINHEIRO***Pedreiras em:***PERO PINHEIRO****ESTREMOZ****BORBA****ABRÃ****ETC.***Escritório:*T. DAS MERCEEIRAS, PÁTIO DO MARECHAL, 9
(À SÊ)TELEF. 33915 — TELEG. **MARPOR****L I S B O A**

Grande Hotel Duas Nações

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

AQUECIMENTO CENTRAL

Magníficos Salões — Bar Americano — Hall

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

Telegramas: Duasnações — LISBOA

Dirigido pelo seu proprietário VICTOR MARQUES SIMÕES

Rua Augusta Rua da Vitória, 41 LISBOA



Fábrica de Encerados da Restauração, L.ª

FUNDADA EM 1928

RUA DA RESTAURAÇÃO, 132

PORTO

TOLDOS, BARRACAS E GUARDA-SÓIS PARA PRAIA, JARDIM, CAMPO, ETC. LONAS E SACARIA

CADEIRAS PARA PRAIA E CAMPO

ENCERADOS, CAPAS E FATOS IMPERMEÁVEIS

TELEFONE 60771

Conde & Gião

ESTABELECIMENTO DE LANIFÍCIOS, FAZENDAS BRANCAS, MIUDEZAS E ARTIGOS PARA BORDAR

47, R. DO COMÉRCIO, 55

Telegramas: CONDÃO

Telefone 17

GUARDA

COMPLETO SORTIDO DE Perfumarias, Camisaria, Gravataria e artigos para brindes

ARTIGOS DE AGASALHO

CORRESPONDENTES DAS COMPANHIAS DE SEGUROS

TÁGUS, PÁTRIA, FIDELIDADE E PORTUGAL PREVIDENTE

REPRESENTANTES DE CAVES DA RAPOSEIRA

Máquinas de escrever «TRIUMPH»
Materiais «LUSALITE»

PREÇOS FIXOS

CORRESPONDENTES BANCÁRIOS

Fábrica de Lanifícios do Rio

Lourenço Serra Bandinha & C.ª, Lda.

MANTEIGAS

Fabricação em série de FLANELAS E SOBRETUDOS

C. Ferro — Manteigas-Central

Fábrica de Camisas Sagres, L.ª

MANGUALDE — Portugal

TELE { fone 6314
gramas: SAGRES

APARTADO 16

ANGOLA: Caixa Postal N.º 1000 — LUANDA

Guarda — Telef. 301

José Pires da Fonseca

FÁBRICA DE COBERTORES DE ALGODÃO, FIAÇÃO DE LÃS E FIOS PARA TAPETES

Importação e exportação de lãs

Maçainhas

GUARDA
PORTUGAL

Mário Lopes & Irmão, L.ª

Armazém
de lanifícios

TELEFONE 6233

MANGUALDE

ADELINO AMARAL, Limitada

Armazém de lanifícios e Chalaria

VENDAS SÓ POR JUNTO
A PRIMEIRA CASA DO GÊNERO
NA PROVÍNCIA

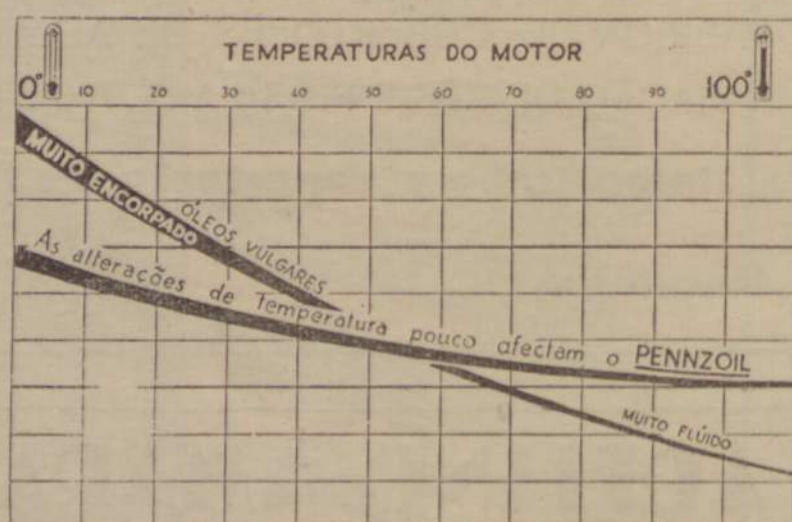
End.-Telegr. «TECIDOS»

Telefone 6245

MANGUALDE

Coisas sabidas mas que convém lembrar acerca do Óleo **PENNZOIL**

Agora
com
Z-7



O processo de refinação do PENNZOIL elevou o índice natural de viscosidade dos óleos da Pennsylvania.

A diferença do PENNZOIL pelas variações de temperatura é verdadeiramente excepcional.

Conserva em frio uma fluidez ideal e mantém a necessária viscosidade nas elevadas temperaturas dos motores.

AGENTES GERAIS — A. CONTREIRAS, LDA. — R. EUGÉNIO DOS SANTOS, 112 — LISBOA
SUBAGENTES NO NORTE — ELECTRO CENTRAL VULCANIZADORA, LDA. — P. D. JOÃO I, 28 — PORTO

Caminhos de Ferro Ultramarinos

CONGO E MALANGE

No gabinete do sr. Subsecretário de Estado do Ultramar, sr. eng.º Carlos Krus Abecassis, foi assinado um contrato para fornecimento do material destinado aos Caminhos de Ferro do Congo e de Malange, no valor 57 000 contos.

O material a que se refere o contrato é o seguinte:

Três automotoras, três atrelados; seis carruagens de primeira e segunda classes; quinze carruagens de terceira classe e cinco furgões para correio.

O contrato determina que o fornecimento de todo o material deverá efectuar-se dentro de um prazo não superior a 21 meses.

Outorgou o contrato por parte do Estado o sr. eng.º Krus Abecassis, e pelos fornecedores, o sr. Augusto de Castilho Correia Pereira, da «Aquila» — Sociedade de Comércio Geral, que, em obediência à orientação superiormente estabelecida pelo Plano de Fomento, de destinar, na medida do possível, à indústria portuguesa aqueles fabricos que possam ser executados em Portugal, conseguiu a colaboração das grandes organizações fabris que são a Reggio Emilia «Nuove Reggiane», importante organização fabril italiana, e «Construtora Moderna, L.dª», de Lisboa, uma das mais antigas e importantes fábricas metalúrgicas do nosso País, na produção de material circulante para o Ultramar Português; o professor engenheiro Ricardo Bianchedi, da «Nuove Reggiane», e dr. Baptista da Silva da «Construtora Moderna, L.dª».

O sr. Subsecretário de Estado do Ultramar, ao fazer uso da palavra salientou que a operação não era banal, quer pelo volume de capitais que envolvia, quer por o material se destinar a uma via de comunicação vital para Angola, quer ainda pela participação da indústria nacional na satisfação da encomenda, e afirmou, por último, a sua confiança nas firmas adjudicatárias.

ANGOLA

O «Diário do Governo» publicou um decreto-lei que autoriza a Província de Angola a contrair no Fundo de Fomento Nacional um empréstimo no montante de 103 mil contos destinado a custear parte dos trabalhos da continuação do Caminho de Ferro de Moçâmedes, incluindo a ponte sobre o Cunene, constante do Plano de Fomento.

CONGO PORTUGUÊS

Iniciaram-se os trabalhos de construção do primeiro troço do caminho de ferro do Congo Português, que partirá da estação do Bungo e terminará a alguns quilómetros para lá da Lagoa do Panguila. Terá de extensão 30 quilómetros. O segundo troço, cujo projecto está já aprovado, sairá da bifurcação Caxito-Barra do Dande, seguindo pelo lado esquerdo



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES, BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO, LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO, METAIS FOSFOROSOS, REDES, SOLDAS, TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA

Exposição Universal e Internacional de Bruxelas

Um dos palácios construídos em 1935 para a Exposição de Bruxelas, vai ser agora transformado para a nova Exposição Universal e Internacional de 1958, a primeira do género que se realiza depois da segunda guerra mundial.

Oferecem interesse as principais características deste palácio, que será bastante ampliado e que ligará outras construções pelas traseiras. A sua superfície atingirá 22 mil metros quadrados em vez dos 6 mil metros quadrados que até agora tinha. A fachada estender-se-á sobre um comprimento de cerca de 450 metros.

Estas obras foram objecto de adjudicação pública, na qual participam as principais empresas belgas de construção.

O peso da ossatura metálica do novo palácio será de 2.200.000 quilogramas. Os revestimentos da fachada serão feitos de alumínio «anodizado», processo de construção que porá em relevo os recursos novos da técnica belga na arte de construir.

da actual estrada do Uige, atravessando, depois, o Dande e toda a baixa de Caxito, continuando dali para Lifune, que ultrapassa, acabando à distância de 91 quilómetros de Luanda.

O terceiro e o quarto troços, também já estudados, seguem por: Lifune, Quicabo, Rio Onzo, margens do rio Uembia, Vale do Uembia, Rio Cabuta, Rio Lulumba, Vale do Quinza e vai a Nova Caipemba, passando pelos campos onde se travou a célebre batalha de Ambuila. Ai terminam estes dois troços, junto ao rio Lage, com saída assegurada para o norte.

Este caminho de ferro terá, pois, a extensão total de 265 quilómetros.

BOAS FESTAS

Nesta quadra festiva foram recebidos na nossa Redacção cartões de cumprimentos e boas festas de:

Serviços de Propaganda dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, de Lourenço Marques; José Santos, Lda., Ahlers, Lindley, Lda., K. Kirby (Portugal), Lda., Manuel Reis Morais & Irmão, António Moreira, Lda., Stag, Tip. Duarte, Lda., Hilário Alves, Luís C. Alves, Rovere Lda., de Lisboa; Grande Hotel Portugal, da Figueira da Foz, Hotel Carlos V, de Madrid, W. H. Van Baarle, de S. Gravenhage, Holanda, J. P. Simões, de Hong Kong.; Società Nebiolo Torino, Dr. Bruno Bonotto, Enit., Organismo Nacional Italiano de Turismo, Cristalino Gonçalves, Director da Banda Artística Lisbonense, Grande Empresa de Taxis Neta, Casa dos Rapazes de Barcelos, Papelaria Fernandes, J. M. da Silva Pinto, Oliveiras, Irmãos, Armeis & Moreno, Lda., Manuel Guedes, Lda., Baeta, Joalheiros, Olympia, Máquinas de Escritório, Lda., Luís C. Almada, Fábrica Lusitana de Tintas e Vernizes, Sena, Botto & Leitão, Lda., Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Fotogravura União, Lda., Sociedade Revendedora de Papéis, Lda., Ch. Lorilleux, S. A., Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, Piloto & Santos Lda., Juan B. Cabrera, de Madrid, Simões & André, Fundición Tipográfica Nacional, C. A.; Pessoal Gráfico da Gazeta dos Caminhos de Ferro, Direcção do Centro Nacional Suíço de Turismo, Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, João B. Carneiro, Lda., A. Rodrigues, Lda., Lar de S. Rafael, de Sines, Empresa de Sacos de Papel, Casa Pereira da Conceição, Silva (Irmãos) & Magalhães, Lda., Paramount Films of Portugal, Inc., Manuel Norberto Rodrides, Cruz, Sousa & Barbosa, Lda., Hotel Bayard, de Paris, Litografia Sales, José Bastos Anão, Galeria Henry, Olavo Cruz, Lda., Metalúrgica das Salgadeiras, Lda., Swissair, V. Reis, Lda., Auto Império, de Vila Franca de Xira, e dos Srs. Carlos Ribeiro, de Lourenço Marques, Carlos Lopes Pinto, António José da Silva Jacques, Fernando Toscano Alves, Carlos Max N. Fernandes, Manuel Bento Júnior, capitão Manuel da Silva Guerra, José Maria Tapadejo, 1.º Tenente Luís José Simões, Joaquim Lopes da Neta, Carlos Leal, Manuel Carvalho, Carlos de Castro Moura Fontes, Arquitecto Hermínio Vaz de Barros, João Jaime de Faria Afonso, Agostinho Coelho, Eng.º Armando Ferreira, Manuel Casqueiro Haderer, Agostinho dos Santos, José Júlio, Francisco Costa, Manuel Escudero, Tenente José Joaquim Vaz do Nascimento Bandeira, Com. Júlio da Cruz Ramos, Carlos Leitão, Major Carlos Augusto de Almeida, João Augusto Calheiros de Magalhães, Carlos Couceiro Feio, Ernesto Sanchez, de Ciudad Rodrigo, capitão Ivo de Cerqueira, Agostinho Ricón Peres, Jorge Lemos

de Figueiredo, Arnaldo Mourão, Carlos Augusto Sourton Rei, António Martins Pimenta, Cláudio Corrêa de Oliveira Guimarães, Carlos Soares, Manuel A. Parreira, Álvaro Traquino de Moraes, S. Rosenthal, A. Alcântara, Dr. Élio Cardoso, Major Adalberto Ferreira Pinto, A. Leão de Carvalho, Acácio Barata Roda, Manuel Roque Rodrigues, do Rio de Janeiro, Carlos da Silva Trindade, Carlos da Silva Purvis, Dr. Daniel R. D. R. Correia, Carlos Alves da Silva Cunha, Luís dos Santos Bagoiro, de Elvas, Carlos Tomás, do Barreiro, Manuel Martins, d'Almeida, José Augusto Gonçalves Duarte, Henrique Leite, de S. João da Madeira, poeta João Afonso, de Angra de Heroísmo, Joaquim Marques, Armand Bourgnon, Francisco Xavier de Echarri, Francisco O'Neill d'Avilhez, Alejandro Freijal del Vilar, José Rego Figueira, Jaime Anselmo Alvim de Faria Affonso, Aurélio Cabral Ferreira, Alfredo de Moraes, Carlos Alberto Castro Pereira, João da Silva Lanzinha, Eduardo António da Costa Ferrugento Gonçalves, Júlio de Matos Machado, Carlos Flores Carreira, General Ferreira Martins, Engenheiro Branco Cabral, Vetílio Reis, Carlos Pardal Cardoso, Prof. Dr. Faria Lapa, António dos Santos, Adriano Castilho, Francisco Mauhin Gonçalves, Carlos dos Santos Cruz, Joaquim Lopes Ramalho, E. Martins, de Lille, Carlos Sequeira, José de Sá Pillão, José Lopez Valle, de Madrid, Paquito Martin e Luisito Ortega, de Madrid.



Para todos os problemas de compactação:

Vibradores de todos os tipos

Vibro-apiladores e atacadores de balastro

WACKER

Desde modelos para a pequena construção até instalações para as grandes obras públicas e os pré-fabricados de betão
Fornecedores da C. P. e da maioria das grandes Empresas de Construção Civil

Para projectos, orçamentos, demonstrações, assistência e
ENTREGA IMEDIATA disponha da

DELEGAÇÃO PARA O IMPÉRIO PORTUGUÊS DA

GEBR. WACKER, K. G., DE MUNIQUE

Rua Rodrigues Sampaio, 21, 3.º, porta B
Telef. 5 8882 / LISBOA / Teleg.: «Simetel»

Linhas Estrangeiras

ESTADOS UNIDOS Em Washington realizou-se, há pouco, uma conferência com a participação de uma centena de personalidades das diversas companhias dos caminhos de ferro americanos, a fim de redigirem um pedido oficial para aumento de 7 por cento nas tarifas de mercadorias.

Diversos directores de caminhos de ferro declararam que o aumento das tarifas é uma questão vital se não quiserem que as companhias sofram um prejuízo devido ao aumento dos salários e outras despesas.

Os caminhos de ferro do Estado são favoráveis a um aumento geral de 7 por cento nas tarifas de mercadorias, mas os do Oeste desejam introduzir apenas uma alta selectiva e evitar o aumento das tarifas no carvão, açúcar, madeiras e certos produtos agrícolas como as frutas.

Muitas companhias de caminhos de ferro estão persuadidas que o seu pedido será aceite, pois o aumento de 7 % pedido é apenas para compensar a alta das despesas.

FRANÇA A S.N.C.F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) está interessada actualmente na ligação rápida Lyon—Milião. Há semanas foi experimentada uma composição munida de um diesel de 860 cv.. que cobriu a distância de 477 km de percurso em 5h.50, com paragens em Culoz, Aix e Chambéry.

Esta experiência foi considerada pelos engenheiros como plenamente satisfatória. Entretanto, somente na próxima Primavera será inaugurada essa nova ligação.

De Paris a Rennes, a velocidade será acrescida e alguns comboios suprimidos. A viagem para o futuro em 3,50h a uma velocidade média horária de 98 km. O ganho de tempo é de 37 minutos, dos quais 30 entre Paris e Le Mans.

Ganhos de tempo de 5 a 12 minutos serão obtidos na linha Paris-Strasbourg.

De Paris a Lille, o começo dos trabalhos de electrificação ocasionará pequenas perdas de tempo, de 3 a 5 minutos, de Outubro até Maio.

Por outro lado, será mais curto o caminho para os desportos de Inverno. O comboio Paris-Savoie ganhará 24 minutos.

A substituição de comboios a vapor por outros eléctricos abreviará de 15 a 35 minutos a viagem Paris-Nîmes, mas uma baldeação suplementar será imposta aos passageiros.

A utilização de comboios eléctricos permitirá novas relações directas entre Marselha e Avignon de um lado, e Perpignan de outro.

A S.N.C.F. criou recentemente «parques para

automóveis» em uma gare de Paris e 42 em outras cidades.

O proprietário de um automóvel pode deixar o seu veículo nesses parques ao preço diário de 120 francos em Paris e 100 nas outras cidades.

— Estão bastante adiantados os trabalhos da nova estação de Poitiers, na linha Hendaia-Paris. A nova estação, vastíssima, vem substituir a que os bombardeamentos aéreos na última guerra destruíram.

Vão igualmente ser reconstruídas as estações de Saint Pierre de Corps (Tours) e Les Aubrés (Orleães).

ITALIA O «deficit» dos Caminhos de Ferro de Estado italianos, que tem aumentado regularmente nos últimos anos, equivalerá a cerca de 60 milhões de libras este ano.

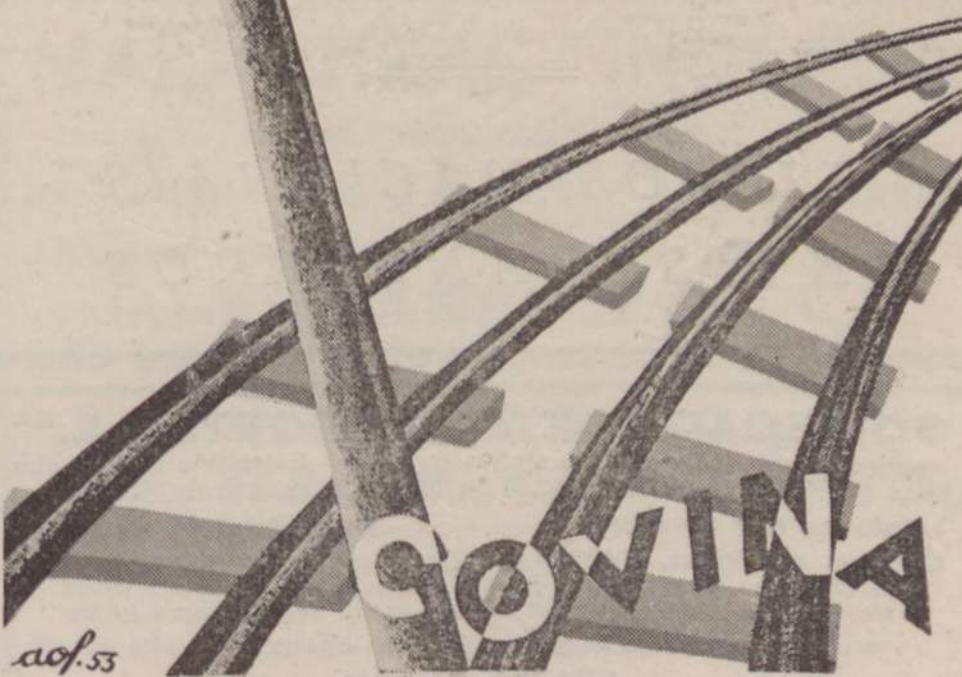
O «deficit» previsto no orçamento dos caminhos de ferro para 1955-1956 é de 42 milhões de libras, mas isso não inclui os pagamentos de tesouraria para o Fundo de Pensão dos ferroviários e para outras despesas.

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia—JURO DE LEI
Rua da Assunção, 88-1.º—Telef. 25334—LISBOA

Assegure uma viagem tranquila!

Utilizando vidros inestilhecáveis



ao/53

O «Deficit» dos caminhos de ferro equivale a cerca da terça parte do «deficit» do orçamento da Itália. Uma parte desse «deficit» é coberta por empréstimos públicos flutuantes.

UNIÃO DA AFRICA DO SUL Segundo recentes declarações do sr. D. H. C. du Plessis, director dos Caminhos de Ferro e Portos da União da África do Sul, o programa de expansão dos caminhos de ferro, a terminar em 1960, terá importado em mais de 520 000 000 de libras.

Até hoje, já se gastaram mais de 320 000 000 de libras, calculando-se que os próximos cinco anos venham a requerer o dispêndio de mais de 200 milhões de libras. Só para o ano corrente, as despesas estão calculadas em mais de 66 milhões de libras.

O sr. du Plessis esclareceu que as dificuldades que os Caminhos de Ferro tinham enfrentado no após-guerra estavam quase superadas, embora não tivesse ainda chegado a altura para se descansar em absoluto. Ainda levaria alguns anos antes que os Caminhos de Ferro possam aceitar imediatamente todo o tráfego que se lhes ofereça.

De momento, estavam resolvidos os problemas da falta de capital que tanto tinham atrasado o desenvolvimento dos Caminhos de Ferro. Por outro lado, a falta de locomotivas e de material rolante estava quase superada, e as finanças estavam assentes em bases sólidas.

Os dois obstáculos com que o país ainda lutava eram a falta de capacidade das vias (que estava a ser resolvida) e a falta de pessoal. Uma das causas da falta de pessoal consistia na carência de alojamento para o mesmo, pelo que os Caminhos de Ferro tinham enveredado por um programa de habitação, orçado em 18 000 000 de libras, para os seus funcionários.

Livraria Tavares Martins

14, RUA DOS CLÉRIGOS
PORTO

LIVROS NACIONAIS
E ESTRANGEIROS

SOCIEDADE DE TRANSPORTES, L.^{DA}

Serviço Combinado com os Caminhos de Ferro—Escritório e Despacho Central—RUA ALVES ROÇADAS, 2, 4 e 6

Telefones N.º 80 e 325

GUARDA

Garagem e Oficinas, Edifício próprio: Rua Dr. Francisco dos Prazeres e Rua Nun'Alvares Pereira—Gasolina, Petróleo e Óleos

Garagem de Recolha—Camionagens—Cod. Telegráfico: Ribeiro

Recomenda-se o despacho de todas as remessas para

GUARDA CENTRAL

A electrificação com corrente monofásica na Inglaterra

O exemplo doutras nações, principalmente a França onde os estudos e as experiências para a electrificação ferroviária com 50 ciclos estão muito adiantados, levou a Inglaterra a fazer também uma experiência num pequeno ramal que liga Lancaster aos portos Heysham e Morecambe, no mar da Irlanda.

Os principais elementos de operação neste troço de ensaio são:

Tensão da linha (sem carga)—6,6 KV; frequência—50 ciclos; potência uni-horária (até 10 % da tensão)—860 HP; esforço de tracção uni horário em pleno campo—5200 kg.; esforço de aceleração médio—8100 kg.; diâmetro das rodas—1,07 m.; relação de engrenagens—65/16; velocidade média permitida—120 km/h.

**IMPERMEABILISANTE
BETUMINOSO**

ESTANCOL

PARA CONSTRUÇÕES

CALÇADA DO DUQUE, 29-1.º LISBOA-TEL. 30011

**ISOLAMENTO
HIDRÓFUGO**

DE

**ALICERCES
CAVES
EMPENAS
PAREDES
TERRAÇOS**

ELECTRO-PORTUGAL, LDA.

3-A, RUA DOS LUSÍADAS, 3-B—LISBOA

Telefs. 63 8713 - 63 8570

ELECTRODOS—TRANSFORMADORES E
GRUPOS ROTATIVOS PARA SOLDADURA
ELÉCTRICA—MANÓMETROS—MAÇARICOS
E TODOS OS ACESSÓRIOS PARA SOLDA-
DURA ELÉCTRICA E OXI-ACETILÉNICA

V.ª AZEVEDO & FILHOS, L.^{DA}

ARMAZENS DE MERCEARIAS, Sal, Cal, Adubos, Sulfato, Enxofre e Materiais de Construção. Agentes da Cal Hidráulica Martingança, das melhores Fábricas de Telha e dos Refrigerantes Bussaco. Sub Agente dos Tubos Cimlanto.

Telefones 6 251 - 6 391

CARROS DE ALUGUER

MANGUALDE-GARE

ANTÓNIO VENANCIO

Telefone 6226

MANGUALDE

Apartado 12

Fabrico de Molas e Reparação de Automóveis — Peças para Automóveis — Pneus — Baterias — Óleos e Gasolina — Camionetes de Aluguer

Hôtel Bayard



**17, Rue du Conservatoire
PARIS**

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

Dominguez & Lavadinho



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

SEDE:

Rua da Assunção, 79-85
Rua dos Sapateiros, 135-143
LISBOA

FÁBRICA:

Av. Casal Ribeiro, 18-24
Telefs. 2 5201, 2 5202

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA
Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — **LISBOA**
TELEFONE 2 6329

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais 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

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

FIBROCIMENTO Cimianto



Serviços técnicos especializados

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

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS

A A MANHA PRODUZ
E O MUNDO COMPRA!



A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MAQUINAS DE ESCRITORIO, LDA.

STAND EXP.

ESCRITORIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 56½ E.

TELEFONE: 5 2 1 4 9

SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca



**Vinho
espumante
natural
e Brandy**



**Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.^{DA}**

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



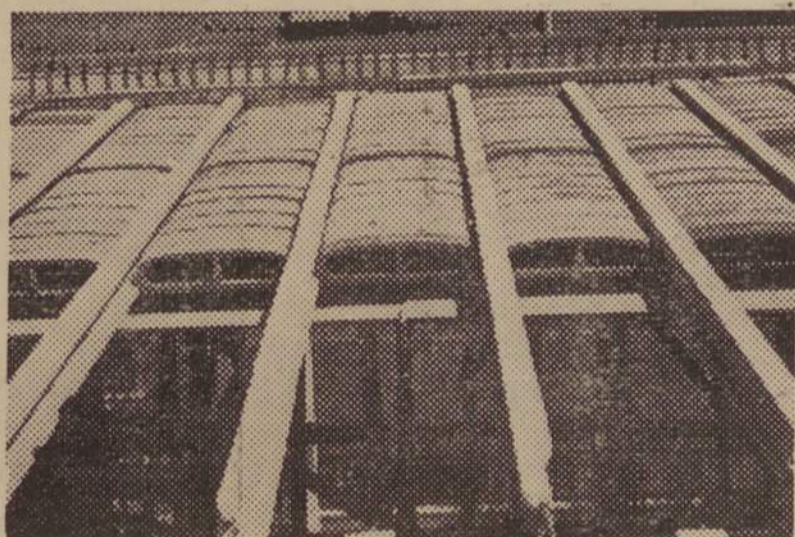
SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

PAVIMENTOS PRÉ-FABRICADOS
PARA
CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS
LEVES — INSONOROS — RAPIDEZ DE MONTAGEM
DESNECESSIDADE DE COFRAGEM



Uma aplicação de materiais CORFEO

Industrial Corfeo, Lda.

ESCRITÓRIO: Rua do Telhal, 4 — LISBOA
Telefones 2 5787 — 3 68562

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

FÁBRICA: Rua Maria Luísa Braamcamp — SACAVÉM
Telefones: 058084 — 058471

Ch. Lorilleux S.A.

CASA FUNDADA EM 1818

**Tintas para todos os
processos gráficos
Massas para rolos
Vernizes — Secantes**

Telefs.: 399061 - 399082

Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazém e Fábricas:

Arruamento de Acesso ao Cemitério
dos Olivais — Lote 47

**CABO RUIVO
OLIVAIS — LISBOA**

SOCIEDADE LUSITANA DE DESTILAÇÃO, LDA.

**ÁLCOOL RECTIFICADO
EXTRA-NEUTRO
95-96° GAY LUSSAC**

**ÁLCOOL DESNATURADO
90-91° GAY LUSSAC**

SEDE:

LARGO DE SANTOS, 13 — LISBOA
TELEFONES 6 1168-9 — 6 7088

FILIAL:

RUA DAS CARMELITAS, 100 — PORTO
TELEFONE 2 2913

INSTALAÇÕES FABRIS: RIACHOS — TORRES NOVAS
TELEFONE 2028

ENDEREÇO TELEGRÁFICO «ÁLCOOL»

Entrepasto Mercantil, Limitada

Escadinhas da Praia, 3-1.º Dt.º

(à Avenida 24 de Julho)

LISBOA

**Representações
Tráfego Marítimo
Trânsitos
Transportes
Armazenagens**

Telefones: 66 00 47 67 06 31

Telegramas: «MERTIL»

COMPANHIA PORTUGUESA DE ALPARGATAS, LDA.

FÁBRICA DE BORRACHA

PRINCIPAIS FORNECEDORES DE ARTIGOS
DE BORRACHA PARA OS CAMINHOS DE
FERRO PORTUGUESES

Todos os artigos de borracha para Cami-
nhos de Ferro, Automóveis, Desportos,
Regas, Chupadores, Trásfegas, Bazar,
Higiene, Menage, Hospitais, Pulverização
de vinhas, etc.

Calçado vulcanizado e com piso de corda,
tacões e solas de borracha, botas de
água, katiuskas, botins, etc.

Fabrica todo e qualquer artigo em bor-
racha ou ebonite mediante amostra ou
desenho do cliente.

Desperdícios de algodão para limpeza de
máquinas.

RUA DOS LUSÍADAS, 5
LISBOA — TELEF. 6 37021

Wayne Tank and Pump Company Limited The Waine Pump Company

Bombas auto-medidoras para gasolina e gazoil — Com-
pressores de ar — Elevadores — Aparelhos de lavagem —
Macacos — Bombas de alta pressão — Enroladores de
mangueira para ar e água

Fruehauf Trailer Company

Atréladados Chassis para 5 até 20 toneladas de carga útil —
Atréladados basculantes automáticos — Atréladados frigorí-
ficos — Zorras para 15 a 75 toneladas

Clark Equipment Company

Empilhadores, accionados a gasolina, gazoil e eléctricos —
Tractores industriais de reboque e basculantes

Bay State Abrasives Company

Abrasivos para todos os fins

BATERIAS «EXIDE»

Representantes exclusivos em Portugal:

KEITH A. WOOD (Herdeiros)

LARGO DE SANTOS, 1, 1.º E. - TEL. 66 1425 - LISBOA

Aerodínamos — Baterias para todas as aplicações —
Bobinagens — Reparação de aparelhos de precisão

TÉCNICO ENG.º M. DE S. PRECAUT

"SILPREMA"

FORNECEDORES DA C. P.

ELECTROTECNIA GERAL

CASA ESPECIALIZADA EM RESISTÊNCIAS
ELÉCTRICAS PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Travessa do Ferregial, 18 Telefone: 3 16 45
Escritório: Rua do Ferregial de Baixo, 31-3.º D.

ARMAS E MUNIÇÕES ESPINGARDARIA CENTRAL

G. HEITOR FERREIRA, SUCR.

A. MONTEZ

PRAÇA D. JOÃO DA CÂMARA, 3
TELEFONE 2 5731 — LISBOA

*deseja aos seus estimados clientes
de todo o país BOAS FESTAS
e Feliz Ano Novo.*



O mais eficaz impermeabilizador
de cimento, betão e marmorite

Empregado pelos Serviços Officiais do Ministério das Obras Públi-
cas, Defesa Nacional, Aviação, Marinha, etc.; Câmara Municipal de
Lisboa, C. P.; Companhias: dos Telefones, Sacor, Electricidade, etc.

AS MELHORES REFERÊNCIAS DOS MELHORES CONSTRUTORES
FACULTAMOS FOTO-CÓPIAS

As melhores provas nos trabalhos mais difíceis
DISTRIBUIDORES GERAIS:

TITO PEREIRA DE SOUSA

Rua de S. Nicolau, 41, 3.º — LISBOA — Telef. 3 1805

GRANDES ARMAZÉNS DAS ILHAS DE MÁRIO NEVES

O primeiro estabelecimento neste género no País

CASA FUNDADA EM 1893

Cestos para todas as aplicações / Estores para portas e janelas
Capachos e assentos para automóveis / Passadeiras e tapetes
Mobílias alentejanas, modernas, em malaca e em verga
— Carpets do Cairo, chinesas, japonesas e nacionais —

SEDE:

R. de S. Bento, 108-130 LISBOA R. de S. Bento, 81-85
Telefone 66 4156 Telefone 66 2159

Recortes sem Comentários

Será verdade?

Consta-nos que vão ser abolidos os emolumentos pagos nas Fronteiras, quer da Polícia Internacional, quer na Alfândega.

Parece-nos bom demais para ser verdade. E a sê-lo será um bom brinde de Natal para todos que viajam, e muito principalmente para os *turistas* elvenses.

(De «Linhas de Elvas»)

Espectáculos públicos para menores

Foi agora autorizado que os maiores de seis anos possam assistir a espectáculos públicos, nos sábados e vésperas de feriados.

Para a melhor administração da sua grande empresa



ELECTRO-REPORT

a mais selectiva das máquinas selectivas de reprodução

- Reduz despesas
- Aumenta a produtividade
- Economiza tempo
- Melhora a qualidade
- Racionaliza os serviços

Cria todos os documentos necessários
PEÇA DOCUMENTAÇÃO ELUCIDATIVA

Representantes exclusivos

ORGANIZAÇÕES MODERNAS DE CONTABILIDADE, LDA.
Rua das Gáveas, 53-1.º Telef. 36 77 97 Lx.ª

Esta concessão, feita a título experimental, pode ajudar em grande parte a formação moral das crianças e contribuir para o seu desenvolvimento intelectual, uma vez que a classificação desses espectáculos é feita pela Comissão de Censura.

(Dos Jornais)

Monstro marinho atacado à metralhadora

CHALKIS (Grécia Central), 29 Soldados abriram fogo de metralhadoras e «bazookas», quando um monstro marinho não identificado, com 12 metros de comprimento, apareceu junto à costa e passou por debaixo de uma ponte.

Uma sentinela deu o alerta a uma escola de infantaria e seus oficiais deram caça ao monstro, de bordo de um barco, com uma «bazooka», enquanto as tropas em terra abriam fogo com metralhadoras.

O monstro escapou, mergulhando e aparecendo à superfície, a intervalos regulares. Manchas de óleo indicaram que o monstro tinha sido atingido. — R.

Casos de canibalismo

NOVA DELHI, 29 — Dezassete «sadhus» ou homens santos indianos, na maior parte, rapazes de menos de 20 anos, foram detidos em Meerut, ao Norte de Delhi, por acusações de canibalismo. Dois dos «sadhus» presos eram homens de meia idade e os outros rapazes dos 14 aos 18 anos.

Segundo a Polícia, os «sadhus» retiraram cadáveres semi-queimados de piras fúnebres e comeram-nos em refeições rituais, em honra do seu deus. O «Hindustan Times» diz que dois «sadhus» teriam confessado o rapto de duas crianças, numa feira. Tinham sido encontrados na sua posse crânios de três crianças e uma navalha manchada de sangue.

A Polícia de cinco Estados recebeu ordem para proceder a investigações sobre ramificações do bando de canibais, que se crê pertencerem a uma seita de adoradores de Shiva, conhecida como Aghori, que significa «A Horrível». — (R.).

O general Lucero privado do uso da farda

BUENOS AIRER, 29 — O Governo argentino teria enviado ao Paraguai uma nota pedindo a entrega às autoridades argentinas de dois polícias verdugos — os irmãos Cardoso —, refugiados na Embaixada do Paraguai, desde a queda do Governo de Perón.

O Governo teria dito que estes dois polícias, tristemente célebres na Argentina, são acusados de delitos comunais e não podem, por consequência, beneficiar de salvo conduto a título de refugiados políticos.

Por outro lado, o tribunal militar de honra proibiu o uso do título de general e o uso do uniforme, a Franklin Lucero, ex-ministro da Guerra do Governo de Perón, por crime grave contra a honra do Exército argentino. — (F. P.).

Uma igreja de grande luxo

LONDRES, 29 — Foi aqui edificada uma nova igreja de «luxo», com ascensor, duas cozinhas, máquina fotográfica para filmes religiosos e uma pia baptismal com a parte superior de prata — a igreja

de Santa Columba em Belgravia, que pertence à Igreja da Escócia.

O arquitecto, sir Edward Maufe, de 72 anos, utilizou linhas modernas e combinação de cores que produzem tal efeito que muitos clubes nocturnos parecem antiquados, em comparação. Custou 284.000 libras, mas serão gastas ainda 8.000. Será, provavelmente, preferida para casamentos aristocráticos.

O ascensor eléctrico serve três andares. Duas cozinhas fornecem almoços, a dois xelins e seis dinheiros, cada, e a luxuosamente ornamentada sala do templo está equipada para exhibições cinematográficas. O quadro é completado por uma torre de 50 metros de altura, um órgão que custou 15 000 libras, tapeçarias azuis escolhidas pela esposa do arquitecto e a sua própria oferta de uma pia baptismal com a parte superior de prata.

A antiga igreja de Santa Columba foi destruída por bombas em 1941. — (R.).

O que fumam os americanos

WASHINGTON, 27 — Segundo anuncia o Departamento da Agricultura, os americanos, durante o ano de 1955, fumaram 414.000 milhões de cigarros, contra 402.000 milhões durante 1954. Estas cifras são, no entanto, inferiores às referentes ao consumo «record» de 1952, que atingiram 435.000 milhões. — (F. P.).

Uma vaga de lama

ROSEBURG (Oregon), 28. — Uma enorme vaga de lama, mais alta do que uma vaga, que emergiu de um vale, tragou, por completo, na noite de segunda para terça-feira, uma propriedade agrícola situada nas montanhas de Oregon, matando o dono, sua mulher e três filhos. Outras três crianças, filhos também do casal, conseguiram desembaraçar-se da vaga que arrastava, para longe, os cinco corpos e os destroços da casa. Este drama foi motivado pelas chuvas torrenciais que caem, há vários dias, na região da costa, noroeste dos Estados Unidos. — (F. P.).

Passagens subterrâneas

Publicando uma gravura da saída de passageiros para atravessar a Rua 24 de Julho, o Diário Popular diz:

«Uma das passagens subterrâneas que se torna absolutamente necessário construir, dada a afluência de peões e o movimento de veículos (carros eléctricos, automóveis e pesados) é a de acesso à estação do Cais do Sodré. Em determinadas horas de chegada e partida consecutiva de comboios é tal a afluência de transeuntes, que se dirigem à, ou saem da estação, que a passagem constitui um perigo a que urge pôr termo. E já não falamos das dos Restauradores e Rossio, que tanto descongestionariam o trânsito, pois evitando as paragens, facilitariam o escoamento rápido dos automóveis. Pela gravura pode ver-se a afluência na passagem do Cais do Sodré, que têm de atravessar a linha dos «eléctricos»; a faixa dos automóveis e o empedrado dos carros pesados...»

Lisboa desportiva

LISBOA GINÁSIO CLUBE

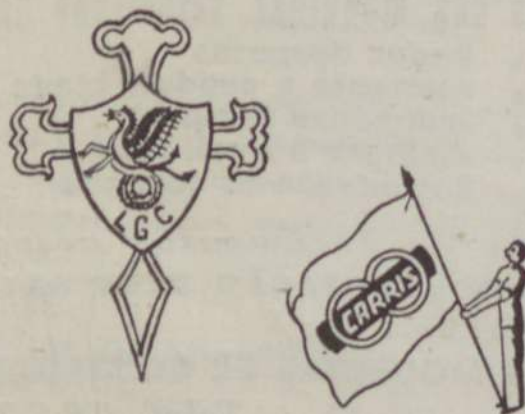
11

FUNDADO em 4 de Novembro de 1918, o «Lisboa Ginásio Clube» depressa se transformou num alfobre de atletas.

A modesta cave da rua Maria, onde se instalara a primeira sede, depressa se mostrou acanhada demais. Dois anos depois, porém, já o «Lisboa Ginásio» ocupava o edifício do antigo Teatro Borralho, para daí a mais algum tempo, num crescente de valorização, ser forçado a ampliar estas instalações, com o aluguer do edifício anexo que dá para a rua dos Anjos. Deve-se ao «Lisboa Ginásio» a introdução entre nós da ginástica rítmica para senhoras; cabendo-lhe também importante parcela no desenvolvimento e propaganda da ginástica educativa feminina.

Dos sucessivos contactos com os melhores ginastas mundiais, nunca o «Lisboa Ginásio» saiu desprestigiado; e a comprová-lo estão dezenas de saraus realizados no Coliseu dos Recreios. Também em Florença, em Roterdão e Espanha, os atletas do «Lisboa Ginásio» alcançaram posições de relevo — prestigiando o nome de Portugal. Sempre admiravelmente orientado, orgulha-se ainda o clube da sua famosa «classe maravilha» que tanto deu que falar.

Cerca de 1.400 atletas, praticando, além da Ginástica Voleibol, Basquetebol, Atletismo, Badminton, Luta, Box, Pesos e Alteres, Tiro ao Arco, Esgrima e Jogo do Pau, mantém presentemente o «Lisboa Ginásio Clube» em constante actividade, não permitindo as suas instalações que este número possa ser aumentado. Todavia, atendendo à importante dívida que o Desporto Português contraiu para com esta grande colectividade, o «Lisboa Ginásio» espera ver as suas instalações valorizadas e aumentadas dentro de pouco tempo, com a edificação de uma nova sede erguida no mesmo local onde presentemente se encontra instalado.



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 DOMICÍLIO * 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

BROWN BOVERI

VÁLVULAS EMISORAS E RECTIFICADORAS

SEGURANÇA DE SERVIÇO - LONGA DURAÇÃO - RENDIMENTO ELEVADO

PREÇOS ACESSÍVEIS

Fornece **EDOUARD DALPHIN**

Representante geral da:

S. A. Brown, Boveri & C.ª - Baden-Suiça

Eseritório técnico - R. Sá da Bandeira, 481-2.º Dt.º

(Palácio do Comércio) **TELEF. 2 3411 - PORTO**

ATL 2-1

ATL 5-1

Q 160-1

Q 400-1

ATW 10-3

ATW 50-1

ATLAS



**Tintas de primeira
qualidade**

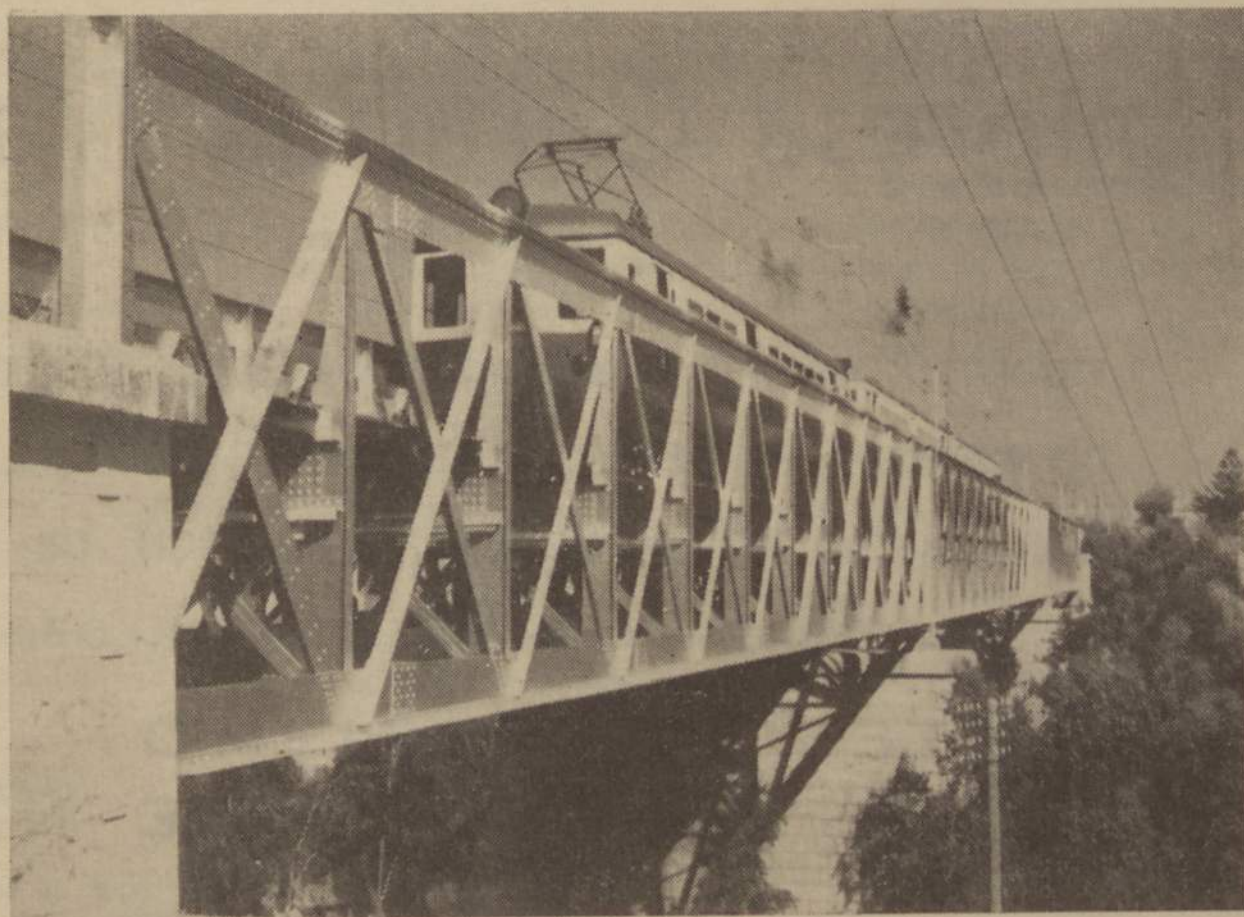
e de grande duração

Representantes Exclusivos:

SOCIEDADE PERMUTADORA, Limitada

Avenida da Liberdade, 190 — LISBOA — Telef. 4 8141/2

Agentes em ANGOLA e MOÇAMBIQUE



Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones { 77 2671
77 6736

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTANCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO

MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

Ecos & Comentários

Há 50 anos

P o r S A B E L

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Janeiro de 1906)

Obsoletos, os caminhos de ferro?

Viação em Lisboa

PARECE tender a firmar-se, em alguns dos nossos meios, a opinião sobre a obsolência dos caminhos de ferro, como meio de transporte. Constituem réplica eloquente, os seguintes dados, que extraímos do X Relatório Anual (1954-55) do *Internactional Bank for Reconstruction and Development*. A situação dos empréstimos concedidos por este Banco era, em 30 de Junho de 1955, a seguinte:

Objectivos	Milhões de dólares, USA
1. Reconstrução.	497
2. Desenvolvimento	1 777
Soma	2 274

A rubrica «2. Desenvolvimento, discrimina-se da seguinte forma:

2. Desenvolvimento :	
Energia eléctrica	617
Transportes.	533
Comunicações (Telégrafo, Telefones e Rádio)	26
Agricultura e Silvicultura	225
Indústria	236
Desenvolvimento económico geral	140
Soma	1 777

Por sua vez, a rubrica «Transportes» apresenta a seguinte discriminação:

Transportes :	
Caminhos de ferro.	308
Outros meios	225
Soma	533

Quer dizer: em 30 de Junho de 1955 o valor dos empréstimos concedidos pelo referido Banco, destinados a investimentos em meios de transporte, elevava-se a 533 milhões de Jólares. Desta quantia, nada menos de 308 milhões de dólares, ou seja mais de 57 %, destinava-se a investimentos em caminhos de ferro.

Obsoletos, os caminhos de ferro? Decididamente, não.

A tabella de preços que a nova empresa de carruagens se propõe estabelecer para o aluguer de trens de praça na capital é a seguinte:

1 ou 2 pessoas, centro da antiga circumvallação, de dia, os primeiros mil metros, 150 réis, e por cada mais 500 metros 50 réis, 3 a 5 pessoas, dentro da antiga circumvallação ou 1 ou 2 fora da antiga circumvallação, de dia os primeiros 800 metros, 150 réis e cada mais 400 metros, 50 réis; 3 a 5 pessoas, dentro ou fora da antiga circumvallação, de noute, os primeiros 500 metros, 150 réis, e cada mais 250 metros, 50 réis.

A tarifa de dia vigora desde o amanhecer até à 1 hora da madrugada.

Cada mala ou bahu no exterior da carruagem 100 réis.

São conduzidos gratuitamente saccos de viagem e todos os objectos que possam ir na mão ou dentro da carruagem sem a deteriorar.

Estes preços e condições são muito razoáveis e benéficas para o publico, o que nos inspira certa sympathia pela nova empresa. Não conhecemos, porém, todas as condições em que esta pretende fundar-se, por isso não emitimos parecer em absoluto.

E' certo, todavia, que este serviço publico, como está em Lisboa, é peor do que... em qualquer parte do mundo.

Sociedade Portuguesa de Graxas, Lda.

Rua da Indústria, 52 — Telef. 63 7413 — LISBOA

Fabricante dos Produtos «JUVENÁLIA»

Pomadas para calçado, estofos, móveis, oleados, soalhos, etc.

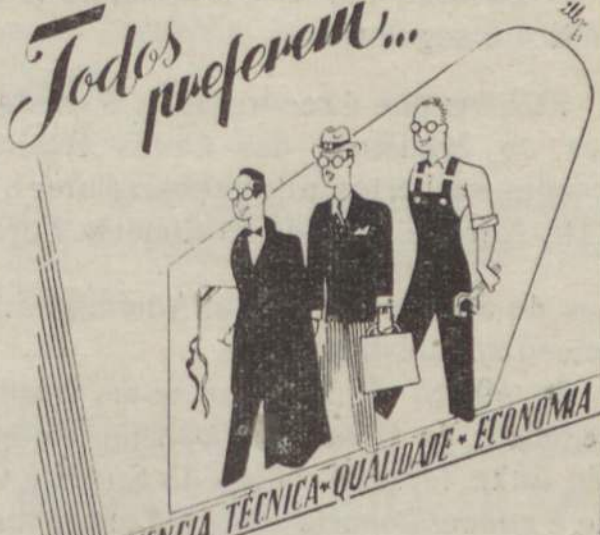
CREMES, GRAXAS E LIMPA METAIS

Pomada para engraxadores e sapateiros «ROSETE»

FABRICO PARA EXPORTAÇÃO

LISBOA — PORTO — COIMBRA — FARO

Todos preferem...



Óculos

da *Óptica Restauradores Lda*

PRACA DOS ESTADUADES, 13, 1.ª SALA 24 • TEL. 33860 LISBOA

Os maiores descontos

Espingardas

DE CAÇA E RECREIO

Recebem-se como penhor na

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

(Acomodações especiais)

Rua da Assunção, 88-1.º—Telef. 2 5334—LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

DISTRITO DE FARO

Concelho de Vila Real de Santo António

O «Diário do Governo», n.º 264, II série, de 14 de Novembro de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, que a comparticipação de 50.000\$00 concedida, pelo Fundo de Desemprego, à Junta Autónoma dos Portos de Sotavento do Algarve, por portaria de 2 de Agosto do corrente ano, conforme «Diário do Governo» n.º 202, 2.ª série, de 31 do mesmo mês e ano, para a obra de construção do apeadeiro terminal do caminho de ferro em Vila Real de Santo António seja transferida para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nas mesmas condições estabelecidas na portaria de concessão.

Ministério das Obras Públicas, 8 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas, *Eduardo de Arantes e Oliveira*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso Administrativo

O «Diário do Governo», n.º 292, II série, de 19 de Dezembro de 1955, publica o seguinte:

Recurso n.º 4022, em que é recorrente a Sociedade Estoril, recorridos os Ministros das Obras Públicas e das Comunicações e incertos, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Alfredo Mendes de Almeida Ferrão.

Acordam os do Supremo Tribunal Administrativo na secção do contencioso administrativo:

No dia 31 de Março de 1952 deu-se um desprendimento de terras na encosta da Gibalta, na ocasião em que passava um comboio da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, de cuja exploração é concessionária a Sociedade Estoril.

O desprendimento provocou a derrocada dos muros do farol da Gibalta, junto à estrada marginal, cujos blocos de alvenaria atingiram a penúltima carruagem do comboio, que a esmagaram quase totalmente, dando lugar a que morressem dez passageiros e ficassem feridos cerca de quarenta.

Procedeu-se a um inquérito para apuramento de responsabilidades.

E, em face das conclusões desse inquérito, lavraram os Srs. Ministros das Obras Públicas e das Comunicações o despacho de 28 de Julho de 1952, no qual, depois de apreciarem a responsabilidade da Junta Autónoma de Estradas, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, decidiram o seguinte:

Em face das conclusões do inquiridor de que «deve ser responsabilizada a Sociedade Estoril por todas as perdas e danos causados ao Estado e a particulares em consequência do acidente ocorrido»:

1. Deverá a Sociedade Estoril indemnizar o Tesouro das despesas efectuadas com os trabalhos de emergência

executados após o desmoronamento e com os estudos e projectos relativos à mesma ocorrência.

2. Quanto à execução das obras de reconstrução do farol e da casa do faroleiro e de consolidação definitiva da encosta, e à divisão dos respectivos encargos, pronunciar-se-á a comissão nomeada por despacho de 16 de Abril próximo passado;

3. A mesma comissão velará porque todas as obras mencionadas no n.º 2 sejam prontamente executadas, segundo os projectos já aprovados;

4. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres comunicará as conclusões deste inquérito e o teor do presente despacho à Sociedade Estoril, à Junta Autónoma de Estradas e à Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e promoverá o necessário para que a Sociedade Estoril dê plena execução ao que lhe vai determinado.

É deste despacho que, interposto legitimamente e em tempo pela Sociedade Estoril, vem o presente recurso.

Alega a recorrente que os Srs. Ministros recorridos deliberaram sobre matéria de responsabilidade civil, definindo-a declarando-a desde logo, condenando em indemnização e executando essa condenação, de modo que a indemnização dê entrada nos cofres do Estado; que tal deliberação não cabe na sua competência, tendo os mesmos Srs. Ministros excedido os poderes que por lei lhes assistem, sobrepondo-se ou substituindo-se ao Poder Judicial; e que, assim, o despacho recorrido enferma de desvio e abuso de poder, devendo ser anulado.

Porque os documentos respeitantes ao presente recurso tivessem sido enviados ao tribunal da 2.ª vara cível da comarca de Lisboa, a pedido do representante do Ministério Público naquele tribunal, a fim de o habilitar a contestar uma acção que a Sociedade Estoril ali propôs contra o Estado, só em 15 de Fevereiro de 1954 foi remetido a este Supremo Tribunal o processo instrutor, acompanhado da resposta ao recurso.

Nessa resposta suscitam os Srs. Ministros recorridos duas questões prévias: a de que o despacho recorrido constitui uma decisão opinativa, insusceptível de recurso contencioso, e a de que o invocado desvio ou abuso de poder carecia, para ser considerado, da indicação precisa dos factos que o integrassem; e aduzem, quanto ao fundo, que a Administração agiu na defesa do interesse público, por forma a que se restabelecesse com urgência a circulação da linha de Cascais e se adoptassem as indispensáveis medidas de emergência atinentes a evitar que novos desprendimentos viessem a verificar-se, e que as cláusulas contratuais, designadamente a 23.ª do Alvará de 9 de Abril de 1887, justificam as decisões tomadas no despacho recorrido.

A recorrente alega proficientemente a final, em desenvolvimento dos fundamentos jurídicos do recurso.

O digno representante do Ministério Público emite o parecer de que a decisão constante da alínea 2) do despacho — única abrangida pelo âmbito do recurso — não tem carácter executório, por se não tratar de acto que obrigue de por si e cuja inobservância seja capaz de provocar uma imposição coerciva pelos meios próprios da Administração, devendo, por isso, o recurso ser rejeitado; e, quando assim se não entenda, que no despacho recorrido interveio o Sr. Ministro das Comunicações, que tem competência para definir a responsabilidade da recorrente, e que essa responsabilidade resultou, como se vê das conclusões do inquérito, aceites pelo despacho recorrido, de negligência imputada à mesma recorrente quer na conservação do muro e talude da trincheira, de que era proprietária, quer na observância das normas regulamentares de segurança da circulação, em vista do que foi o não cumprimento de obrigações emergentes da execução que motivou a aplicação da sanção.

O que tudo visto, ponderado e discutido em conferência:

Há que decidir, antes de mais, a questão prévia da insusceptibilidade do recurso contencioso do despacho recorrido por, segundo se alega, não constituir uma decisão definitiva e executória.

Como entidade exploradora da linha férrea Cais do Sodré-Cascais, a Sociedade Estoril está dependente da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e, portanto, do Ministro das Comunicações, cujas determinações tem de acatar, embora com possibilidade de as impugnar contenciosamente, se com elas se não conformar.

Pelo despacho recorrido, que está também subscrito pelo Sr. Ministro das Comunicações, foi decidido que a Sociedade Estoril devia indemnizar o Tesouro das despesas efectuadas com os trabalhos de emergência executados após o desmoronamento dos terrenos da encosta da Gibalta e com os estudos e projectos relativos à mesma ocorrência, e que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres promoveria o necessário para que a mesma Sociedade desse plena execução ao que lhe foi determinado.

Constitui este despacho uma decisão definitiva e executória, passível de recurso contencioso: *definitiva*, porque pôs termo ao processo de inquérito a que se procedeu para averiguação de responsabilidades no acidente da Gibalta e, tornando a recorrente responsável pelas consequências desse acidente, impôs-lhe a obrigação de indemnizar o Estado das despesas efectuadas com os trabalhos de emergência e com os estudos e projectos relativos ao mesmo acidente; *executória*, porque goza, como os demais actos administrativos, de privilégio de execução prévia, visto não estar sujeita a aprovação ou homologação de entidade superior.

O âmbito do recurso está circunscrito à parte do despacho em que se impõe à recorrente a obrigação de indemnizar o Estado pelo custo dos referidos trabalhos, visto que só esta parte — que é, aliás, a que constitui uma decisão definitiva e executória — é atacada especificadamente na petição.

E conhecendo:

Há uma norma de conduta social a que a nossa legislação processual deu expressão jurídica (Código de Processo Civil, artigo 1.º), segundo a qual a ninguém é lícito restituir-se ao exercício do seu direito por sua própria autoridade e força, a não sêr nos casos e dentro dos limites declarados na lei.

É aos tribunais que, em princípio, compete definir e declarar o direito, aplicá-lo aos casos concretos e torná-lo efectivo através das respectivas acções.

A doutrina e a jurisprudência administrativas admitem, porém, que, pelo menos em matéria de contratos, a Administração activa goza do poder de definir e tornar efectiva a responsabilidade dos contraentes, pela inexecução das cláusulas contratuais, por sua própria autoridade.

Para isso é necessário que as sanções estejam previstas, genérica ou especialmente, nas leis e nos regulamentos, a cuja sombra foram efectuados os contratos, ou nos próprios contratos.

Em 7 de Agosto de 1918 a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses celebrou com a sociedade anónima de responsabilidade limitada Estoril, um contrato (in *Diário do Governo*, 2.ª série, de 31 de Agosto de 1918), em que interveio o Governo, que lhe deu a aprovação, pelo qual arrendou à Sociedade Estoril, pelo prazo de cinquenta anos, o troço de linha férrea compreendida entre Lisboa (Cais do Sodré) e Cascais, com obrigação de a sociedade arrendatária transformar a tracção a vapor em tracção eléctrica.

Não se encontra nesse contrato, nem no Decreto n.º 1047, de 14 de Novembro de 1914, que o autorizou, qualquer cláusula ou disposição que permita ao Governo decidir, unilateralmente, que a Sociedade seja responsável pelas consequências de qualquer acidente ocorrido em determinado local, junto da linha férrea e no momento em que por aí circulava um comboio, e, muito menos, determinar que a Sociedade entre nos

cofres do Tesouro com as despesas efectuadas com as obras e trabalhos de emergência.

Apenas no artigo 8.º do contrato de arrendamento se dispõe o seguinte:

As dúvidas e questões que entre o Governo e qualquer das sociedades outorgantes, ou entre estas, uma com a outra, possam suscitar-se, serão resolvidas no juízo arbitral, como resulta da concessão do Estado autorizada pela respectiva lei e acto dela emergente, cabendo intervenção obrigatória de assistente pelo menos àquela das outorgantes a que porventura não caiba intervir directamente ou com a qual não colida a pendência.

Atenta a latitude da expressão «dúvidas e questões que... possam suscitar-se», poderá entender-se, a ser legal essa cláusula, que a competência para se solver a questão existente entre o Governo e a sociedade recorrente, acerca da responsabilidade pelas consequências do acidente da Gibalta e do pagamento das despesas com os trabalhos subsequentes, pertence ao juízo arbitral.

Quando assim se não entenda, ou se houver por ilegal a referida cláusula, a competência para conhecer da questão a decidir acerca daquela responsabilidade pertencerá aos tribunais comuns; e isto porque não pode atribuir-se a natureza administrativa a um acto da Administração que responsabiliza unilateralmente, uma pessoa ou entidade por um prejuízo resultante de um delito ou quase delito, quando a lei ou o contrato não prevê essa sanção.

Ora, quer se entenda que a questão tem de ser resolvida pelo tribunal arbitral, quer se entenda que o tem de ser nos tribunais comuns, o despacho recorrido está viciado de usurpação de poderes.

Por estes fundamentos, dão provimento ao recurso e anulam para os devidos efeitos o despacho recorrido.

Sem custas.

Lisboa, 18 de Março de 1955. — *Alfredo Mendes de Almeida Ferrão — José de Meneses Pita e Castro — António Arlindo Teixeira Martins*. — Fui presente, *Afonso Augusto Pinto*.

Está conforme.

Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 19 de Abril de 1955. — O Secretário, *Carlos Alberto de Sousa Lobo de Oliveira*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO E MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Decreto-Lei n.º 40434

O «Diário do Governo», n.º 272, I série, de 14 de Dezembro de 1955, publica o seguinte:

Tendo o Fundo de Fomento Nacional, segundo os programas de execução do Plano de Fomento do Ultramar aprovados pelo Conselho Económico, em sessão de 27 de Maio de 1955, de levar a efeito um empréstimo à província de Angola no montante de 103:000.000\$, torna-se necessário habilitar esta província a realizar o respectivo contrato e estabelecer o modo pelo qual terá de liquidar as responsabilidades assim contraídas.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a província de Angola a contrair no Fundo de Fomento Nacional um empréstimo no montante de 103:000.000\$, destinado a custear parte dos trabalhos do empreendimento «Continuação do caminho de ferro de Mo-

câmedes, incluindo a ponte sobre o Cunene», constante do Plano de Fomento.

§ único. Este empréstimo, a utilizar em fracções de valor igual às importâncias inscritas nos programas anuais aprovados pelo Conselho Económico para execução do mesmo Plano, será objecto de contrato entre o Fundo de Fomento Nacional e o Ministério do Ultramar, na qualidade de representante daquela província ultramarina.

Art. 2.º O empréstimo a que se refere o artigo anterior vencerá o juro de 4 por cento ao ano e será reembolsado em trinta semestralidades, com vencimento em 30 de Junho e 30 de Dezembro de cada ano, vencendo-se a primeira em 30 de Junho de 1959.

§ único. O governador-geral de Angola poderá antecipar as amortizações que julgue convenientes, na data do vencimento de qualquer semestralidade, avisando o Fundo de Fomento Nacional com, pelo menos, dez dias de antecedência.

Art. 3.º Os encargos do empréstimo a que este diploma se refere constituem despesa obrigatória e preferencial da província ultramarina citada, devendo anualmente ser inscritas nos respectivos orçamentos gerais as verbas necessárias à sua liquidação.

Art. 4.º O movimento de fundos destinados ao reembolso do crédito e pagamento dos seus juros será feito, sem dependência de quaisquer autorizações ou formalidades, pela Repartição de Contabilidade da Direcção-Geral de Fazenda do Ministério do Ultramar por conta dos fundos da caixa do Tesouro, em Lisboa, daquela província.

Art. 5.º Este decreto entra imediatamente em vigor na metrópole e na província de Angola.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 14 de Dezembro de 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raúl Jorge Rodrigues Ventura* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de Angola. — *R. Ventura*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

4.ª Repartição

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 294, II série, de 21 de Dezembro de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Julho de 1948, aprovar o projecto de ampliação e modificação da estação do Cacém, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação de duas parcelas de terreno, a primeira com a área de 1236 m² e a segunda com a área de 143 m², situadas no lado direito da linha do Oeste, entre os pontos quilométricos 17,262 68 e 17,393 50.

Ministério das Comunicações, 14 de Dezembro de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 296, II série, de 23 de Dezembro de 1955, publica o seguinte:

Nos termos do disposto nos artigos 25.º e 33.º do estatuto aprovado pelo Decreto n.º 21 400, de 8 de Junho de 1932, são reconduzidos, no ano de 1956, para exercerem os cargos abaixo indicados da Previdência do Ferroviário Português, os seguintes funcionários:

Presidente da assembleia geral — Dr. José Homem de Sampaio e Melo Fernandes Vaz.

Vice-presidente da assembleia geral — Dr. Diamantino Ferraz dos Santos Marques.

Presidente da comissão administrativa — engenheiro Diogo Neff Sobral.

Secretário da comissão administrativa — primeiro-oficial Hélio Rodrigues Gonçalves.

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

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

Armazéns Gerais

2.ª Secção

Concurso n.º 3/56

O «Diário do Governo», n.º 294, III série, de 21 de Dezembro de 1955, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 14 de Março de 1956, para o fornecimento de:

Sete camiões de três eixos para 10 t.

Quinze camiões de três eixos para 6/7 t.

O programa do concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento Ultramarino.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 175.000\$,

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 14 de Novembro de 1955. O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Napoleão».

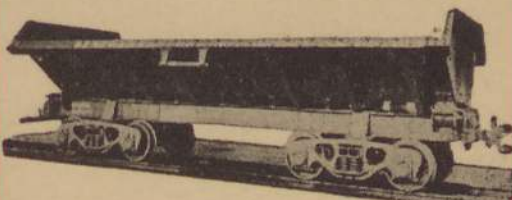
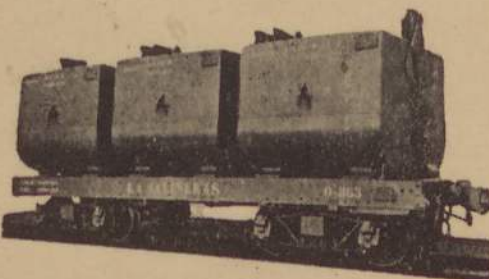
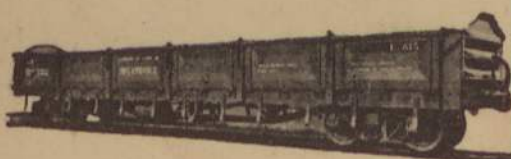
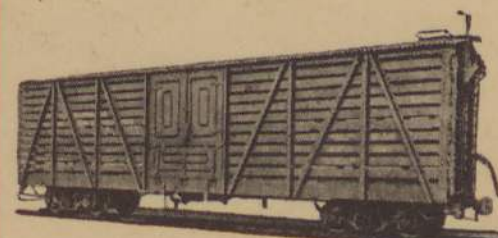
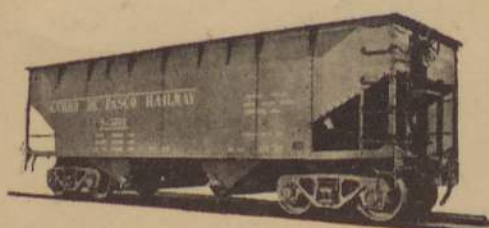
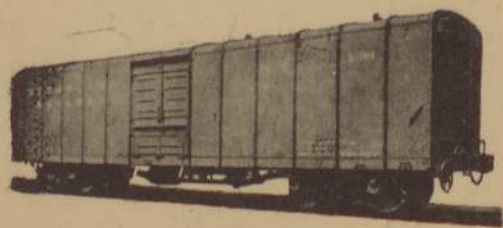
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Rivals no Perigo».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GREGG

not only..



but also...



Fabricantes de todos os tipos de Vagões, Carruagens e Locomotivas Diesel

FÁBRICAS NA BÉLGICA: SOCIÉTÉ GREGG D'EUROPE S. A. — LOT

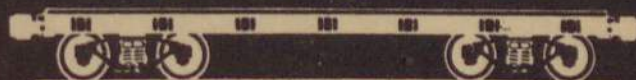
AGENTES

Portugal — STROL Rua Braamcamp, 88 — Lisboa

Angola — STROL (ÁFRICA) LDA. — C. Postal 1358 — Luanda

Moçambique — ECSAL — C. Postal 974 — Lourenço Marques

GREGG



GREGG CAR COMPANY LTD

TOSSE?

