

15 do 59.º ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1947

Número 1437

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

FRANCE

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Commissariat Général
au Tourisme

DIRECTION PORTUGAL

234, Rua Aurea, 242

Telefone 2 5368-69

LISBOA



Visite a pitoresca **PROVENÇA**, uma das mais curiosas regiões da França

A. A. Macedo Basto

LISBOA — ÁFRICA

SÉDE:

Rua do Cais de Santarém, 32, 1.º
Caixa Postal, 674 — Telef. 2 6496



SUCURSAIS:

LUANDA

Rua Eduardo Costa, 98 — Caixa Postal, 678

LOURENÇO MARQUES

Avenida Luciano Cordeiro, 13-C
«Edifício Glória» — Caixa Postal, 1184

Telegramas:

AMATO LISBOA
LOURENÇO MARQUES
LUANDA

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE

SÃO TOMÉ

ANGOLA

TIMOR

Que figuram entre
os melhores do Mundo

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

LISBOA

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

CARVAO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC)

EXPORTAÇÕES

TRANSITARIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha de casa para o recreio dos seus trabalhadores V. Ex.^a dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L.^{da}
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSETE
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{da}

Trav. da Condessa de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

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 Sêca, 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; Pôrto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpis, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Mousinho da Silveira, 126
Delegado em Espanha: JUAN E. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1437

1—NOVEMBRO—1947

ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSE DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

O «Sud-Express», pelo Eng.º Raül Esteves	463
Portugal, país rico em Urânio e Rádio, pelo Eng.º V. Caldas Nogueira	465
Uma locomotiva atravessou as ruas de Madrid!	468
Metropolitanos, por Carlos Bivar	469
De Vigo à Corunha e volta, pelo Dr. Busquets de Aguilar	471
O 50.º Aniversário da firma H. Vaultier & C.ª	474
Fausto de Figueiredo	476
Há 50 anos	476
Os Caminhos de Ferro na Imprensa do País	476
A Inauguração Oficial do Restaurante-Esplanada Castanheira de Moura	477
Espectáculos	477
Imprensa	477
Publicações recebidas	477
Recortes sem Comentários	478
Parte Oficial	480

O "Sud-Express"

P e l o E n g . ° R A Ú L E S T E V E S

FOI com bastante surpresa que, ha pouco tempo, lemos nos jornais a notícia de que a Espanha tinha resolvido suprimir uma das duas únicas circulações semanais a que hoje estava reduzido o «Sud-Express», que é o nosso principal combóio de relações internacionais.

Esta notícia não deve corresponder, decerto, aos desejos das entidades portuguesas que bastante se têm esforçado pelo restabelecimento da circulação daquelle combóio, cujo interesse para Portugal não é necessário salientar.

O «Sud-Express» constitui, de há longos anos, o combóio que mais rápida e facilmente assegura a ligação do importante porto de Lisboa com os países da Europa Central.

A sua circulação representa, no ponto de vista ferroviário, um notável elemento a considerar no sistema de comunicações terrestres da Europa com o principal cais de desembarque das linhas marítimas da América do Sul e da Africa Occidental.

Da utilização do «Sud-Express» resulta, incontestavelmente, um grande beneficio para o sistema ferroviário internacional, e conviria naturalmente procurar melhorar ainda as suas condições de economia e rapidez.

Foram as dificuldades resultantes da última Grande Guerra que originaram a quase completa paralização daquelle combóio, mas, apenas as circunstâncias o permitiram, empregaram-se da parte de Portugal as mais esforçadas diligencias para o seu restabelecimento, e até parecia que ultimamente tais diligencias tinham alcançado o desejado êxito.

Justifica-se, portanto, plenamente a estranha surpresa que manifestamos, ao verificar-se agora que, longe de se manter a ligeira melhoria já conseguida, esta recente resolução do governo espanhol vem, por assim dizer, preparar a completa supressão de uma ligação directa de Lisboa com a Europa.

* * *

Como derivativo inventado para uma desvantajosa substituição do «Sud-Express» foi, durante a última Grande Guerra, criado o chamado «Lusitânia-Expresso» (denominação bem infeliz, a nosso ver) que, para nos ligar com a Europa, impõe uma prévia sujeição à passagem obrigatória por Madrid.

Não cremos que tal solução possa ser, de modo algum, vantajosa para o nosso

país, nem mesmo para as comunicações internacionais com a Europa.

Basta verificar que, apesar desta anti-pática tentativa para modificar a corrente do tráfego internacional que tem a sua testa em Lisboa, a afluência que se regista para o reduzido «Sud-Express» excede todas as possibilidades actuais da sua circulação.

Demais, no momento em que, perante as empresas ferroviárias, surge um novo e poderoso concorrente — a via aérea — parece-nos que é absurdo tornar ainda mais demorado e dispendioso o transporte por caminho de ferro entre Lisboa e a Europa Central.

Assim, julgamos que a supressão ou a redução efectuada no «Sud-Express», além de constituir um verdadeiro erro ferroviário, representa também para o nosso país um injustificado agravo moral e material.

* * *

Na antiga circulação do «Sud-Express», que por tantos anos se manteve com vantagens incontestáveis para as comunicações internacionais directas entre esta costa do Atlantico e a Europa, Lisboa ficava a 30 horas de Paris.

A posição assim assinalada à nossa capital estava plenamente justificada pela sua

situação geográfica, e tudo logicamente aconselhava que assim se fizesse.

A nova situação que a Espanha pretende agora criar, em nosso manifesto detrimento, consiste essencialmente em substituir aquela ligação directa de Lisboa-Paris, por uma ligação Madrid-Paris à qual se subordinaria a nossa ligação por meio do serviço «Lusitânia-Expresso».

Em conclusão, a nossa Lisboa, cujo centenário agora se está tão entusiasticamente celebrando, desceria inevitavelmente à categoria de uma simples capital de província, obrigatoriamente sujeita a ter as suas comunicações internacionais passando por Madrid, com um evidente agravamento da economia e rapidez dessas comunicações.

* * *

Nestas condições, e dado que se trata dum acto de importante significação seria de exigir que, desde já, se reduzisse igualmente a circulação do celebrado «Lusitânia-Expresso», que, para Madrid, parece revestir o carácter de uma simples ligação provincial, o que nós, portugueses, de modo algum podemos admitir.

Mais uma vez se comprova que nunca se devem esquecer as preciosas lições da História.



PORTUGAL, país rico em URÂNIO e RÁDIO

Depoimento do Engenheiro de Minas, Quirino Machado

Pelo Eng.º V. CALDAS NOGUEIRA

*N*O século do átomo tudo é medido por cifras astronómicas. Vê-se que a ciência moderna, com todos os seus requisitos de técnica perfeita, pretende obter os efeitos mais extraordinários, mais surpreendentes, mais colossais, precisamente com o mínimo de matéria prima. Paradoxo inverosímil: pretende-se construir com a ferramenta científica um Mundo tão grande, que o mundo em que vivemos mal poderá suportar!

Assim a Natureza cedeu ao Homem talvez o mais poderoso dos seus prodigiosos segredos — a maior fonte de energia concebível. Enquanto se gastam milhões de quilogramas, na locomoção por terra, mar e ar, do precioso combustível carvão e, conseqüentemente, milhões de litros dos produtos de petróleo, segundo os ditames ds revolução técnica moderna, talvez dentro em breve, um quilograma de urânio substitua, com fantástica vantagem, o potencial daquela energia, roubada a uma massa milhões de vezes maior.

Estamos, pois, na época do urânio, cujos átomos se preferem para a desintegração. Não está na nossa função de técnico ou de jornalista abordar o problema científico. Porém, sabe-se que cada átomo constitui um sistema de forças eléctricas e o desequilíbrio deste sistema, isto é, a sua desintegração, é evidenciado pela libertação duma energia fabulosa. Estuda-se nas nações civilizadas o mais franco aproveitamento dessa energia, até agora suspeitada teoricamente.

Portugal é uma das nações que não ficará indiferente à época do urânio, tanto mais que o seu sub-solo, como a seguir demonstramos, esconde a privilegiada riqueza, que o tornará grande e próspero no conceito internacional.

É justamente o assunto da mineralização uranífera portuguesa, que vimos tratar nas páginas da Gazeta dos Caminhos de Ferro. Porque o assunto apoia em variados problemas, todos eles relativamente novos,

achamos por bem ouvir a opinião sensata e criteriosa do prof. Quirino José Salgueiro Machado, conhecido e distinto Engenheiro de Minas, que já visitou e estudou várias explorações de minério de urânio nas nossas províncias.

O sr. Engenheiro Quirino Machado recebeu-nos, com gentil deferência no seu escritório, e como seu antigo aluno e novo técnico de Minas. Custou-lhe, porém, a submeter-se à ideia de que o seu precioso depoimento seria aproveitado não só pelo técnico, mas também pelo jornalista! Foi a sua modéstia a primeira portadora da palavra:

— Não sou eu a pessoa indicada para elucidar sobre o problema técnico do urânio em Portugal, visto que outros técnicos distintos e competentes existem felizmente no nosso país para o fazer. Contudo, já que como professor sempre pus à disposição dos meus alunos tudo quanto aprendi e aprendo, após-me uma vez mais transmitir ao meu antigo aluno os meus modestos conhecimentos sobre este actual assunto. Não concedo portanto uma entrevista, visto que a estas sou avesso e ela implicar-me-ia uma responsabilidade técnica.

A interessante lição, que recebemos, começou por nos avivar na memória os principais minérios de urânio:

— São a «pechblenda», amorfa, de cor negra, de composição complicada, constituída principalmente por óxido de urânio acompanhado de enxofre, arsénio, chumbo, tungsténio, vanádio, ferro, magnésio, cobalto, cobre, cálcio e outros; a «autonite», de cor alaranjada, constituída por fosfato duplo de urânio e cálcio; a «calcolite» e a «torbernite», ambas de cor verde esmeralda, compostas de fosfato duplo de urânio

nio e cobre; e a «cornoite», de cor amarela esverdeada, constituída por um vanadato duplo de urânio e potássio; e muitos outros, tais como: «liebigite», «uranothorite», «brogerite», etc.

O sr. Eng.º Quirino Machado especificou-nos que os que mais abundam no nosso país são os minérios claros, isto é, calcolite, torbernite e autunite, e um minério escuro, sujo e amorfo, que é um complexo que se julga essencialmente constituído por pechblenda. Maurice Curie encontrou este minério negro na mina da Urgeiriça, assim como o Eng.º Aboim Inglês noutras minas da região da Guarda.

Quisemos saber para elucidar os nossos leitores qual a posição que ocupa o nosso país, relativamente às outras nações e, bem assim, as zonas em que se encontram os minérios a que aludimos.

É difícil responder com segurança — disse-nos — embora se possa afirmar que Portugal é um país muito rico em urânio e que possui uma extensa área mineralizada. Pode dizer-se que os minérios de urânio interessam quase todo o maciço granítico do Norte de Portugal, acompanhando os minérios de cassiterite. O urânio aparece a mineralizar filões de pegmatites e, às vezes, de quarzo, com possanças desde alguns milímetros até um metro e mais. Os filões, que atingem por vezes, extensões de alguns quilómetros, aparecem em Trás-os-Montes, Minho e Beiras, mas com uma mineralização uranífera mais evidente nas regiões de Viseu, Trancoso, Celorico da Beira, Guarda, Belmonte, Sabugal.

Existem em Portugal actualmente mais de cento e dez concessões de minas com urânio, que ocupam uma área aproximada de seis mil hectares, não contando, certamente, com outras concessões e outras regiões, nas quais o urânio não foi manifestado ainda.

A seguir ouvimos a descrição das principais visitas, feitas pelo Eng.º Quirino Machado, como técnico de Minas:

— Percorri e estudei algumas minas de urânio, umas quatorze ou quinze, nas regiões de Sabugal, Belmonte e Guarda e verifiquei elementos objectivos muitíssimo interessantes, sobretudo na região de Sabugal. Impressionou-me a grande profusão de trabalhos de reconhecimento, que encontrei e observei nas minas de «João Antão», no concelho da Guarda, onde vi o minério negro, a que há pouco me referi. Estas minas foram estudadas e, creio, até exploradas há duas dezenas de anos e sobre as quais existe um curioso estudo do Eng.º Aboim Inglês, que foi professor do Instituto Superior Técnico, publicado em 1930 na revista da Indústria Portuguesa, denominada «Le Radium au Portugal». O Eng.º Aboim Inglês colheu amostras que mandou analisar no reputado Laboratório Gif (Danne) e no Laboratório do I. S. T.

pelo Eng.º Pio Leite. Obteve resultados com um teor em rádio que iguala os melhores minérios uraníferos de Katanga, no Congo Belga.

Madame Curie fez também análises de minérios claros, misturados com ganga esverdeada, e obteve quarenta e dois miligramas de rádio por tonelada do minério mais puro, obtido por escolha e separação.

Uma das dúvidas que se pode formular é a que diz respeito à fácil ou difícil exploração económica dos nossos jazigos, mas esta questão foi-nos igualmente esclarecida:

— Evidentemente que é possível a exploração, embora não queira dizer que todos os jazigos mineralizados sejam economicamente exploráveis. Os jazigos constituídos por filões com enchimentos de pegmatite e, mais raramente de quarzo, com pendor vizinho da vertical, com rochas encaixantes muito alteradas e tenras e que se desagregam facilmente, reúnem condições ótimas para serem desmontados. Quanto à preparação, tratamento e concentração, responde a opinião de Danne, do Laboratório de Gif, que chega a oferecer a sua interferência para a instalação necessária à extracção do rádio. De-resto, o trabalho contínuo da Urgeiriça, que há mais de duas dezenas de anos trata e concentra quimicamente os seus minérios por meios tão cuidadosamente estudados e que há anos atrás eram orientados judiciosamente pelos reputados técnicos Irmãos «Cardoso Pinto», mostra-nos as possibilidades do tratamento dos minérios de urânio doutras minas portuguesas, cujas fácies mineiro, riqueza e mineralização não diferem daquela.

Quanto à posição de Portugal no panorama da época atómica, o Eng.º Quirino Machado delinea este oportuno projecto:

— Mais posso frisar que se impõe quanto antes uma política nacional do urânio. Para isso, urge organizar equipas de técnicos de Minas, de químicos, com cientistas, que constituam uma comissão para estudar com afã, com energia e dinamismo este problema que reputo de primário no fomento nacional. O Estado poderia conceder créditos a concessionários idóneos, senhores de concessões valiosas, reconhecer e investigar as possibilidades de exploração doutros e estudar a instalação de uma grande oficina de concentração em local próprio, que obteria concentrados de urânio e rádio, que depois entregaria à Indústria para os fins convenientes. E quantos concessionários idóneos e de boa vontade poderiam explorar as nossas minas!

Existem alguns apaixonados, verdadeiros heróis da persistência e do trabalho, que estão consumindo as suas melhores e únicas possibilidades, esperando pela colocação dos minérios que poderiam extrair.

E, se nos deixámos atrasar na época do ferro e aço — não me refiro à primitiva idade do ferro — não

deixemos passar em vão a época do urânio que começa agora e caminha com uma velocidade vertiginosa, sob pena de jámais agarrarmos os outros, que com menos recursos e menos possibilidades, e até sem matéria prima, nos tomaram a dianteira. Lembro que todos os países hoje estão fazendo a corrida do urânio e possuem as suas comissões atômicas, inclusive, a Dinamarca, a Suécia, a Suíça, que, com muito pouca ou sem produção uranífera, procuram obter o precioso minério. E tal importância dispensa a Suíça a tudo que se relaciona com o potencial urânio, que a Comissão de Energia Atômica é presidida pelo Presidente da República Helvética. De resto, é necessário duma vez para sempre evitar que se importe aquilo que poderíamos produzir.

Num pequeno à parte vamos tornar extensivo este problema a outros países produtores, no que respeita a dados de estatística, hoje pouco ou nada divulgados, devido à tensão internacional.

—Sei que o Congo Belga, segundo diz a Imprensa, satisfaz 60 % das necessidades mundiais de urânio e rádio e toda a sua produção é vendida aos Estados Unidos da América, mediante um contrato comercial secular. Segundo as mesmas informações, o Congo Belga forneceu àquele país nos últimos sete anos um potencial urânio, que representa seis vezes a energia física das reservas petrolíferas da América. Creio que a produção do Congo Belga ultrapassa três mil toneladas anuais. Os E. U. A. exploram as suas minas do Colorado, com grande incremento, o mesmo acontecendo na Checo-Eslováquia, Canadá, Saxe, Ásia Menor, Austrália, etc. Quanto à produção e exportação portuguesa nada posso dizer e informar a não ser que os concentrados da mina da Urgeiriça são adquiridos, creio, pela Inglaterra.

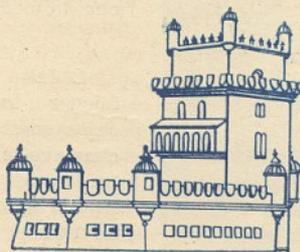
Não quereríamos fechar a nossa crónica sem alguns apontamentos, ainda que sucintos, acerca da história do urânio português.

A bibliografia respeitante ao urânio no nosso país é muito escassa — *acrescenta o sr. Eng.º Q. Machado.* Apenas tenho conhecimento do trabalho do Eng.º Aboim Inglês, publicado em 1930, já citado, dum outro publicado em 1925 por Maurice Curie, «Le Radium et les radio-éléments», ainda dum estudo do Eng.º Neves da Costa sobre as minas de «João Antão» e várias memórias e estudos apresentados por técnicos da Direcção Geral de Minas. Roux-Brahic, consagrado tratadista de Minas, fez uma larga referência aos jazigos de urânio de Portugal, na sua obra denominada «Les gites minières et leur prospection».

Várias entidades estrangeiras, francesas e inglesas, exploram há mais de duas dezenas de anos as nossas minas de urânio nas regiões da Guarda e Sabugal e uma delas, pelo menos, fez uma instalação de tratamento e concentração no lugar chamado Barracão a seis quilómetros da Guarda. Ainda hoje é confrangedor para quem lá passar o ver todas aquelas casas e instalações ao abandono. Realmente surgiram as ricas minas do Congo Belga e, depois de se ter lançado no mundo mineiro a insídia da pobreza dos jazigos uraníferos portugueses, os mercados abandonaram os nossos minérios e as Entidades exploradoras foram forçadas a abandonar o trabalho.

Aconteceu o mesmo em 1905, em que se abriu uma tremenda campanha de descrédito contra os nossos jazigos de antimónio! e as minas pararam... Talvez assim conviesse... sob o ponto de vista comercial! A mesma psicose de pobreza se criou à volta dos nossos jazigos de urânio, pelo que o Estado terá de patrocinar este alto e magno problema.

Provada que foi a grandeza e prosperidade da Nação portuguesa, que pode no presente colocar-se ao lado dos florescentes centros europeus e americanos, resta-nos agradecer publicamente ao distinto Engenheiro de Minas, prof. Quirino Salgueiro Machado, que contribuiu com a sua competência de didacta e de técnico para que este artigo tivesse corpo e elucide amplamente os leitores duma nova riqueza nacional.



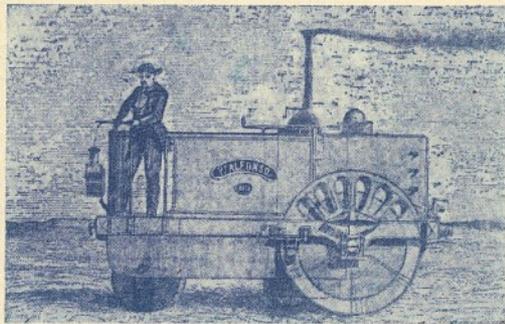
UMA LOCOMOTIVA ATRAVESSOU AS RUAS DE MADRID!

EM 4 de Março de 1860, os madrilenos assistiram a um espectáculo invulgar: uma locomotiva percorrendo as ruas da cidade. Fôra construída em Inglaterra e enviada, peça por peça, para Valladolid, onde o engenheiro de máquinas Pedro Ribera a montou. Puseram-lhe o nome de «Castela». Grande multidão ocupava todo o trajecto que a locomotiva devia percorrer até ao centro da capital espanhola. Um diário da época, refere-se nestes termos ao caso sensacional:

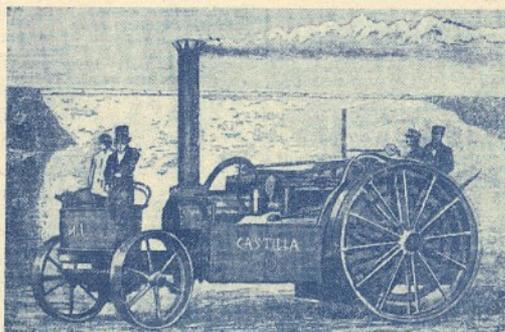
«Era grande a curiosidade, mas maior o entusiasmo que produziu a marcha da locomotiva, majestosa e dócil. Como se fôra um cavalo conduzido por hábil cavaleiro, a máquina obedecia ao simples impulso da mão dum engenheiro. A roda que transmite o movimento directivo a todo o jogo dianteiro, era acionada por êsse simples movimento.»

Tudo isto, nos parece hoje pueril. Mas naqueles tempos, ver uma locomotiva, sem rails atravessar a Porta do Sol era alguma coisa que justificava todos os entusiasmos!

A locomotiva atravessou a ponte de Segóvia, tomou o caminho que conduzia à porta de S. Vicente, subiu a encosta até Cabballerizas e dirigiu-se ao Palácio, entrando na Praça de Armas onde os reis aguardavam a sua passagem. Como a marcha da máquina fôsse um tanto rápido, os soberanos desejaram que ela reaparecesse pelo Arco de Armería. A locomotiva deu meia volta voltando a colocar-se debaixo da varanda real. A rainha dirigiu então algumas palavras ao engenheiro Ribera. A máquina seguiu pela Calle Mayor, Porta do Sol, Calle de Alcalá, Paseo do Prado, Ronda de Atocha, etc.



A locomotiva «Príncipe Afonso» projecto do eng.º Ribera e destinada ao transporte de mercadorias



A locomotiva que percorreu as ruas de Madrid em 4 de Março de 1860

Reproduzimos textualmente dum diário de Madrid que se publicava naquele tempo:

«O público madrileno não esquecerá tão depressa êste acontecimento. Se o problema da locomoção por meio do vapor em caminhos ordinários já estava resolvido, contudo foi em Madrid que a primeira locomotiva atravessou as ruas. Traz o nome de «Castela» e foi construída em Londres pela empresa que a idealizou sob a inspecção do jovem engenheiro Pedro de Ribera, que não deu por finda a sua missão até colocá-la em Madrid. Veio rodando desde Valladolid.

O engenheiro Ribera e o contramestre Flamier venceram, para isso, grandes dificuldades.

A máquina, tal como é, já o público a apreciou sob o ponto de vista do seu mecanismo e funcionamento. O trajecto percorrido foi o previsto pelo sr. governador que, prudentemente previu accidentes que se tornariam impossíveis de evitar com um andamento de seis milhas por hora, dada a grande aglomeração de curiosos que apesar do serviço da guarda civil, interrompia a cada momento a marcha da locomotiva.»

* * *

O êxito desta experiência, levou Ribera a aperfeiçoar a locomotiva inglesa, criando um tipo novo cujos ensaios fez mais tarde. A nova locomotiva chamava-se «Príncipe Afonso» e percorreu as estradas dos arredores da capital com grande êxito. Apesar das grandes esperanças que a empresa pôs no transporte de mercadorias por êste processo, não foi possível levar por diante a iniciativa, devido às más condições das estradas e à desconfiança do público pelo novo sistema de locomoção.

(Do Semanário DIGA-ME, de Madrid)

Metropolitanos

P o r C A R L O S B I V A R

ESTE assunto, apesar de bastante debatido, está ainda actualizado porque o aumento sempre crescente das populações urbanas torna necessário a adopção de novos sistemas de transporte de passageiros.

Uma parte do publico ignora o que seja um metropolitano, execução formidável da engenharia, um caminho de ferro subterraneo que serve as regiões de uma grande cidade, e, julga, portanto, que ele é um meio de transporte usado exclusivamente, sob tunéis construidos no sub-solo e de ahi a sua insensibilidade perante tal realisação, a que dá maior vulto a natureza dos terrenos em que estão edificadas as cidades, os de algumas delas mais ou menos argilosos e percorridos por veios de agua numerosos acrescendo, ainda, a morosidade inevitável da construção.

Ora a verdade é que nem sempre assim succede. Vimos, já lá vão muitos anos, uma composição ferroviária de locomotiva, furgão e carruagem mista de classes, circulando em torno de uma capital, mas cujo percurso se fazia à superficie, na maior extensão da linha, composição a que o publico dava o nome de metropolitano. Essa cidade é hoje servida subterraneamente por um tal sistema e reputado um dos mais aperfeiçoados.

Outras cidades possuem os seus metropolitanos que, umas vezes transitam à superficie, outras sob o solo das avenidas. Ao ar livre, por cima das pontes metalicas ou entre muros, cuja parte superior aberta ao nível dos arruamentos, é orlada e resguardada por grades metalicas, podendo a circulação dos electricos ser observada pelos transeuntes.

Algumas capitais europeias como Madrid, Paris, Londres, Berlim e também a cidade de Barcelona servem-se desse meio de transporte e, já lá vai o tempo em que os criticos e a imprensa da época diziam que o tramuei deixára de ser uma conveniência para se transformar numa epidemia grave não existindo rua de alguma importância por onde não se tentasse fazer circular os electricos. As cidades onde se estabelecera tal crítica estão actualmente a contas com uma superabundância de passageiros á qual não dão vazão os variados sistemas de transporte que possuem. Hoje a epidemia é constituída

pelo urbanismo que poderia, talvez atacar cidades pequenas em vez de atacar as grandes.

Também as dificuldades apresentadas pela natureza do sub-solo das cidades não constituem circunstâncias dirimentes, pois, em Londres e Paris existem tunéis construidos sob os leitos dos rios Tamisa e Sena. Em Paris a linha do metropolitano passa seis vezes sob o leito do rio.

Quando em 1904 se tratava de construir o metropolitano desta última cidade os operários toparam com um lençol de agua situado a uma dezena de metros abaixo do nível do solo. Era um arroio que a reportagem da época disse ter origem no Mont de Ménilmontant, e em tempo havia sido em parte navegável. Disfarçado mas não extinto continuou, portanto, a correr subterraneamente por debaixo da Praça da Ópera, sendo um afluente do Sena, ao qual entrega o seu volume de agua nas proximidades da Praça da Concordia. E' claro que estes incidentes e outros de maior importância dificultam os trabalhos e oneram os cadernos de encargos pela demora da construção.

O tunel de Londres ligando o norte e o sul do rio Tamisa tem a extensão de uma e um quarto de milha, tendo sido inaugurado no ano de 1908. O seu custo ultrapassou a substancial soma de dois milhões de libras. Serve para passagem de peões e de veiculos. O custo da rede do metropolitano de Paris fôra estimada em cerca de trezentos milhões de francos.

Bastas vezes se tem lido em jornais e em revistas a ideia de passar à realidade a construção de tunéis sob o Mar ou Canal da Mancha ou de Gibraltar à Costa Norte da Africa. As dificuldades serão apenas de ordem financeira ou de natureza diplomática.

Não afrouxando o mal do urbanismo, como está provado com a construção de novos bairros, nem com o descongestionamento de certas partes ou regiões das cidades, os sistemas de transporte de superficie não darão vazante à afluência de passageiros, atravancarão as ruas, tornando-as intransitáveis, obrigando ao seu desempedimento por meio do transporte pelo sistema subterrâneo, ficando ainda longe de solução radical a questão dos trans-

portes de passageiros em comum adentro das cidades e arredores. Haverá ainda que lançar não de um metropolitano aéreo.

Aviões rebocando planadores transportarão em poucos minutos verdadeiras multidões de indivíduos em todas as direcções fazendo concorrência a todos os outros sistemas. As aterragens hão de ser facilitadas e os desastres evitados com o rodar dos tempos, pelo aperfeiçoamento gradual dos métodos da engenharia contemporânea, sofrendo também a correspondente baixa o preço de tais serviços.

E tudo isso será mais logico do que a tentativa do transporte do homem para a Lua — planeta extinto, segundo os sábios — com a sua constituição psico-física destinada à vida na Terra — seu planeta próprio.

Os trabalhos da construção das linhas suburbanas de Paris, por exemplo, datando de ha quarenta e tantos anos, foram executados por meio do maquinismo inventado pelo engenheiro francês, Brunel, para perfuração do tunel sob o Tamisa, que durou de 1824 a 1842. E, por fim, a sinalização e as mil e uma condições de toda a engrenagem complicadíssima sem a qual a circulação das viaturas seria impossível.

* * *

Na sessão, de 6 de Maio de 1888, foi lido na Sala das Sessões da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, pelo Sr. Henrique de Lima e Cunha o projecto de um metropolitano desde o Cais dos Soldados a Alcantara. O metropolitano seguiria ora em viaduto ora em ponte metálica, a trinta quilómetros à hora, servindo doze estações sete das quais: Alcantara, Quelhas, São Pedro de Alcantara, Avenida, Arco de Santo André, S. Vi-

cente de Fora e Cais dos Soldados teriam elevadores, e as restantes seriam servidas por escadas. Em vinte minutos o metropolitano percorria o seu trajeto. O Sr. Lima e Cunha calculára em duzentos mil réis o custo de cada metro de tunel.

O Sr. Pedro Inácio Lopes, então, engenheiro director da antiga Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) objectou que o custo por metro do tunel Rocio-Rabicha, em construção, estava orçado em quinhentos e cinquenta mil réis.

Mas em todas estas obras, convem notar, há sempre que prevêr as expropriações, as demandas de longa resolução e outros casos que sempre aparecem.

Na época em que o projecto de que se trata foi apresentado, a capital estava longe de ser o que é, contando apenas uns tresentos mil habitantes. As areas onde actualmente estão edificados os novos bairros continham então oliveiras, ou eram hortas, cuja expropriação tambem estava longe de atingir uma parcela importante da soma que, naturalmente, virá a alcançar quando surgir a oportunidade da construção do metropolitano.

Os engenheiros Sr. Costa Lima e Benjamim Cabral, tiveram, em tempo, a ideia da construção de um tunel através de uma parte da cidade, mas nunca apresentaram qualquer trabalho sobre o assunto, afirmando durante a sessão acima citada, que tinham posto de parte tal ideia cabendo, portanto, ao Sr. Lima e Cunha, distinto official da arma de artilharia e engenheiro civil, Presidente do Concelho Superior de Obras Públicas, a prioridade da apresentação de um tal projecto. O Sr. Lima e Cunha, que tivemos a feliz oportunidade de conhecer, pessoalmente, faleceu em Setembro de 1915, tendo atingido o posto de general.



RECORDAÇÕES DE VIAGEM

De Vigo à Corunha e volta

P e l o D R . B U S Q U E T S D E A G U I L A R

X

Os caminhos de ferro espanhóis pertenceram até há poucos anos, a diversas companhias, umas ricas e poderosas, outras francamente deficitárias, conforme a zona que serviam e a boa ou má administração. Primo de Rivera fundou diversas empresas ferroviárias, de modo que, em 1941, existiam as seguintes companhias: Norte de Espanha, Madrid a Saragoça e a Alicante, Oeste de Espanha, Andaluses, e outras de somenos importância. Depois da guerra civil de 1936 a 1939, era desastrosa a situação da maioria das empresas, não só originado pelo atrazo ferroviário, especialmente da infra-estrutura das linhas, como à destruição de material e ruína proveniente de uma luta de três anos. O sistema deveria ter sido a protecção às empresas, sua fusão e garantia de um empréstimo para a transformação das vias férreas.

O Estado, porém, que nunca em Espanha administrara linhas importantes de caminhos de ferro, resolveu chamar a si esse importante serviço público numa visão errada e de perniciosos resultados. Se os caminhos de ferro eram maus no tempo das companhias, os serviços pioraram claramente, constituindo assim uma magnífica lição para os partidários do estatismo, doutrina socializante digna da maior repulsa, de que felizmente se encontra livre Portugal, graças à perfeita intuição das necessidades nacionais por parte do Estado Novo. Desta forma foi criada a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, por abreviatura a Renfe, a qual não conseguiu modificar os três maiores inconvenientes que existiam: combóios com pequeno andamento, mau material e falta de lugares para passageiros a transportar.

O tradicional desleixo ferroviário espanhol, no que diz respeito a horários, manifesta-se na conhecida frase de que os combóios «llegan cuando llegan», acrescentando-se ainda as linhas assentes a terra, carril de 12^m, estações desprezadas e sem horários, pessoal ignorante e sem uniformes, apenas com um boné de serviço, carruagens de madeira, embora de quadrupulo rodado, mas velhas, detereoradas e sujas, e um número reduzido de combóios para quem deseja viajar, pelo que é vulgar não se encontrarem bilhetes à venda com dois ou três dias de antecedência. Sem grandes resultados úteis, criou a Renfe nas povoações importantes um escritório de boa apresentação, com numeroso pessoal que pouco produz, e onde se colhem informações, por vezes erradas.

Foi pois a um estabelecimento dessa natureza, que me dirigi em Vigo, para saber se existiam bilhetes a fim de seguir à Corunha e regressar por Tui. Felizmente que não estava esgotada a lotação do combóio, pelo que adquiri o bilhete, dispondo então de algumas horas para passear por Vigo e visitar algumas livrarias, que são em número restrito, pois a actividade intelectual da Galiza está concentrada em Santiago de Compostela e um pouco na Corunha.

As ruas principais de Vigo são animadíssimas, com luxuosos estabelecimentos, semelhantes aos de Lisboa ou de Madrid, muito procurados pelos portugueses, sendo vulgar verem-se automóveis de matrícula nacional nas ruas viguenses. A vista da ria, o parque do castelo, a praça do peixe, os bairros antigos da cidade merecem visita e apreço.

Após uma noite bem passada no modesto mas aceado quarto, que obtive pela módica quantia de 15 pesetas, segui no dia seguinte da arruinada e desprezada estação de Vigo, num combóio em que

as carruagens não possuíam estores para a defesa contra os ardores de um sol de verão, apesar de serem de primeira classe. A partida estava marcada para as 7,30 horas, mas o comboio só se pôs em marcha alguns minutos depois, sem que houvesse outra causa que não fôsse o desleixo e o mau serviço.

O dia era de pleno verão, glorioso, sem uma nuvem, e uma aragem quente fazia-se sentir fagueira e sem molestar. Como era rápido, o comboio parava sómente nas estações principais, e passageiros entravam, não chegando nunca a completar-se a lotação, o que era de admirar dada a época de veraneio e as deficiências ferroviárias. Depois de se ver a admirável ria de Vigo, com as águas tranquilas e azuladas que lembram o rio Tejo, alcança-se Redondela, dominada pelos dois viadutos de ferro, próprios da época da construção do caminho de ferro, e bifurcação da linha de Vigo a Madrid. A viagem prosseguiu com o cenário da ria de Pontevedra, campos de milho e vinhedos, para mais tarde se avistar a ria de Arosa e a importante povoação de Vilagarcia. A via férrea afasta-se decididamente do mar e da região das rias para alcançar Santiago de Compostela, cuja célebre catedral se observa de longe, mercê das torres.

Com a construção da linha férrea de Santiago à Corunha, inaugurada em 14 de Abril de 1943, atingiu-se a finalidade deste caminho de ferro, anos e anos paralizado em Santiago e determinou a edificação de uma nova estação nessa cidade com os requisitos modernos e semelhante à que se inaugurou na Corunha. A linha nova possui um perfil mais rectilíneo, melhor infra-estrutura, carril de 18 metros, curvas suaves, permitindo a marcha acelerada.

Como não conhecia esta parte da linha e depois de recordar as minhas visitas em Santiago ao túmulo do apóstolo, que as peregrinações medievais tanto exalçaram, apreciei o percurso pitoresco, mas mais severo que o de Vigo a Santiago, predominando vales e alguns contrafortes de montanhas, enquanto as estações, na sua maioria de estilo galego, apresentavam-se bem conservadas. Após uma série de túneis, entrei na ampla estação da Corunha, muito simples e moderna, edificada num dos extremos dessa cidade luminosa e fundamentalmente marítima pela posição.

Uma camioneta, má, como todas as suas congêneres espanholas, conduziu os passageiros até ao amplo jardim de Mendes Arunes, e, perto, numa pequena rua transversal parou, recomeçando para mim a mesma dificuldade que tivera em Vigo: obter um quarto para dormir. A prática já me ensinara que o melhor processo consistia em me dirigir ao hotel mais importante, e, depois de verificar que não tinha alojamento, solicitar que me indicassem um quarto. Assim fiz e alcancei o que

desejava, numa escola transformada em hotel na época de verão e apenas para dormir. Convidativo e apresentável, tratava-se de um amplo edifício moderno, perto da praia, na parte mais nova da cidade e onde eu conhecera só campos, quando da minha primeira e rápida estadia na Corunha, em Agosto de 1934.

A Corunha é uma cidade magnífica, luminosa e moderna, com amplas ruas e prédios quase todos brancos, de galerias envidraçadas, dando um aspecto alegre e saudável, contrastando com a maioria das cidades espanholas em que os edificios não são pintados apresentando um tom escuro. É também um centro de veraneio muito divertido e exuberante, com bailes todas as noites, ruas percorridas por verdadeiras multidões muito animadas, principalmente das 18 às 20 horas, como é característico de todas as povoações espanholas em que parece que ninguém a essa hora fica em casa.

Orientado pelo «Guia de Galicia» (1) do senhor D. Ramon Otero Pedrayo, ilustre investigador galego, notável pela sua erudição e que é o mais moderno e perfeito estudo sobre a Galiza, percorri a Corunha e só não visitei o seu mais importante monumento, a torre de Hércules, por já o conhecer, pelo que me dediquei a ver a «Praça Maior», toda em arcaria, as igrejas, jardins, ruas, e especialmente deslumbrou-me o jardim de S. Carlos, tendo ao centro o monumento de Sir John Moore, heroi de Guerra Peninsular, onde uma janela aberta sobre o baluarte, permite contemplar a ria e o edificio elegante da Solana, inaugurado neste ano. Através das árvores, o azul das águas, dominado pelo sol de Agosto e a calma do dia, faziam realçar a sedução do lugar, enquanto a recordação dos amores de Sir John Moore davam um perfume romântico. Desci em direcção ao luxuoso hotel de Solana, onde os operários terminavam os últimos trabalhos, e apreciei os terraços dando sobre a ria numa visao feérica, digna de um turismo requintado.

Num dia a Corunha está visitada, desde que não haja descuido com o tempo, pelo que resolvi seguir para Pontevedra e daí para La Toja na automotora que partia às 7,35 horas da manhã seguinte. Como a estação ficava a cerca de mil e quinhentos metros do hotel, não aceitei uma indicação capciosa do porteiro, de seguir numa camioneta que passava muito distante, pedindo antes de me chamar às 5,45 h. Traçoeiramente coisa alguma me disseram, e acordei às 6,30 h., devido à luz do dia que entrava através dos estores mal fechados da janela. Vestindo-me em dez minutos, sai do hotel, com pesar de não encontrar o porteiro para o castigar do seu atrevimento, chegando à estação ainda a tempo de adquirir uns livros no quiosque

(1) Santiago de Compostela, 2.ª edição, s/s. d.

do cais e sentar-me na automotora que me conduziu a Pontevedra.

A automotora era de aspecto regular, apenas um pouco apertada e possuindo uma janela que fechava mal e uma porta que se abria demais. De resto representava verdadeiro progresso nos combóios espanhóis e a velocidade era boa.

Na casa do turismo de Vigo pedira informações acerca de La Toja, tão conhecida pelas suas águas medicinais e perfumes. Além de um folheto de propaganda, o empregado respondera desta forma à minha pergunta se na realidade valia a pena uma visita: «é apenas uma ilha». Ignoro porquê, mas duvidei em seguida desta afirmação e resolvi ir verificar.

Desci pois da automotora em Pontevedra, onde tomei uma camioneta repleta de passageiros e com falta de lugares, em que depois de mim, entraram muitos mais, pois as camionetas galegas parecem ter o privilégio da elasticidade. O percurso de cerca de uma hora, contornando a ria de Pontevedra, a Escola Naval de Marim na outra margem, os campos de milho, pinhais, e casas de campo, tornam o trajecto deveras pitoresco, e finalmente uma ponte liga a deslumbrante ilha de La Toja ao continente, dando a impressão fantástica de um paraíso. E o empregado do turismo que imbecilmente afirmara que se tratava apenas de uma ilha!

Com efeito trata-se apenas de uma ilha, mas que ilha! Imagine-se uma ria azul, de águas tranquilas, com uma ilha verde coberta de pinhais, um balneário simples, uma fábrica de perfumes e de sabões, um hotel luxuosíssimo, e modernizado um restaurante e algumas lojas. Nada falta e tudo se encontra, lembrando a afirmação do ilustre sábio Ramon y Cajal (1) em que diz que a arte e a ciência, trabalhando de acordo, realçaram a obra da natureza. Que horas inesquecíveis se não passam em La Toja! Como a vida é bela nestes lugares, onde tudo se conjuga para a harmonia e o bom gosto!

Depois de almoçar no restaurante, de preços regulares, cuja sala de jantar com amplas janelas abertas sobre a ria dá a impressão de se estar embarcado, procedi a uma visita geral à ilha. Depois de ter descansado à sombra das árvores do jardim que circunda o hotel, enquanto algumas crianças brincavam, tomei a camioneta para Pontevedra, onde um combóio, como sempre com algum atraso, me trouxe a Vigo. No dia seguinte regresssei a Portugal, efectuando a viagem inversa à que realisara na ida. Como é instrutivo viajar e como é agradável regressar!

(1) Senhor D. Ramon Otero Pedrayo, obr. cit., pág. 383.



M A D R I D

Portas do Sol

O 50.º Aniversário da firma

H. Vaultier & C.^a



MAXIME VAULTIER

ENCERRANDO as brilhantes festas com que comemorou o seu 50.º aniversário, a conhecida e importante firma H. Vaultier & C.^a, uma das mais prósperas organizações industriais e comerciais do país, convidou no passado dia 25 os representantes da Imprensa, presidentes de gremios, directores gerais de serviços públicos, os directores da Associação Comercial e da Associação Industrial a visitarem as diversas instalações da firma. A visita, na qual tomaram parte também os gerentes e empregados superiores das filiais, começou na sede dos escritórios, na Calçada Marquez de Abrantes, onde a todos os circunstantes foi mostrada a secretária do actual gerente considerada como uma relíquia, pois é a mesma que seu saudoso Pai ocupava e donde irradiou a sua preponderante acção, que mais tarde viria a reflectir-se na expansão que presentemente a casa H. Vaultier & C.^a usufrue. Aos visitantes explicou-se que depois de aberto o correio na secção respectiva, este é distribuído por todos os chefes de secção, reunidos para esse fim nessa sala: Armazéns Gerais, Lubrificantes, Moagem e Material Agrícola, Secção de Ferro, Aços e Metais, Material de Incêndio, Camions, Contencioso, Motores, Compras estrangeiro, Contabilidade, Alfândega, Secções Fabris, Correspondência, Secretária da Gerência e qualquer Chefe de Filial ou Delegação, ou algum Agente geral de passagem por Lisboa.

Visitou-se depois as secções de Contencioso, Alfândega e Gabinete da Secretária, a Contabilidade — onde há quinze mil contas correntes em movimento —, a Secção de Controle onde se registam todas as mercadorias cujos preços são calculados 24 horas depois da sua recepção, a Caixa, as Secções de Compras e Correspondência Estrangeira, o Arquivo, Moagem, a Secção de Estatística com 22.000 fichas de todas as filiais, Secção de Motores e Bombas, Secção Material Contra Incên-

dio, Secção Auto, e ainda as de Lubrificantes, Cereais, Empanques, Galeria dos Armazéns Gerais, Secção da Província, etc. e a Corporativa onde se conservam em stok dezenas de milho de garrafas de vinho e conservas adquiridas ao mesmo preço de compra e com encargos de transporte, manutenção e distribuição por conta da firma.

Os visitantes passaram depois à Secção de Material Agrícola, — na qual se encontram em reserva máquinas para serem montadas não só no Continente como na África Oriental e Ocidental onde a firma tem sempre três técnicos montadores, — ao Refeitório, amplo e higiénico, e ao Grupo Desportivo, onde funciona uma classe de ginástica, tiro reduzido e esgrima. Seguidamente a visita prolongou-se pelos edificios fabris da Rua D. Luis I que levaram dois anos e meio a construir e nos quais se dispenderam quinhentas toneladas de ferro, Oficina de Carpintaria, secções de Pintura, Armazéns de Peças, Enfermaria e Instalações Sanitárias, Gabinetes dos Engenheiros, Desenhadores, Mestre Geral, etc., Secção de Ferro — com capacidade para armazenar dez mil toneladas —, Armazéns de Matérias primas, Depósitos de fios de linho, algodão e cânhamo, Secção de Correias de Transmissão, etc. Demoradamente os visitantes apreciaram as instalações da fábrica de puaos, apetrechada com maquinismos moderníssimos, fábrica esta que sustentou sózinha toda a indústria de cardação de lã e algodão do país durante as duas guerras mundiais; e depois de terem passado às Oficinas de mangueiras, — em que admiraram o tear circular único na Europa, — de Serralharia Mecânica, e ainda ao Refeitório, Salão de Festas, Central Eléctrica, etc., seguiram para a Junqueira num transporte colectivo. Ali visitaram os depósitos gerais com os seus tanques, cada um dos quais pode conter dez mil litros, a Secção de Enlatamento, o Laboratório Central e Fábrica de Massas Lubrifican-

tes, única em Portugal, com uma produção de 4.700.000 de quilos por ano, Armazéns Gerais, etc..

Após a visita a todas estas várias instalações da casa H. Vaultier & C.^a, em que foram amavelmente ciceronados pelos srs. Carlos Testa Santos e Ramiro Fuentes Rodrigues, realizou-se um Porto de Honra no amplo salão do Refeitório da Junqueira, ao qual se seguiu um sarau à francesa com colaboração de vários artistas da rádio. Efectuou-se também uma sessão solene presidida pelo sr. dr. Gonçalves Loureiro em representação do sr. Subsecretário de Estado das Corporações e durante a qual se procedeu à leitura duma mensagem assinada por todos os colaboradores do sr. Maxime Vaultier, sócio gerente da firma, e foram distribuídos emblemas aos empregados com 10, 15 e 25 anos de actividade na casa, e prémios aos atletas do Grupo Desportivo da firma.

Os emblemas de ouro com pedras preciosas foram distribuídos aos seguintes empregados:

Fernando Ventura, Luiz Ceia, Raul Machado, Emídio Diniz, António Wadington, William Saurer e António Martins.

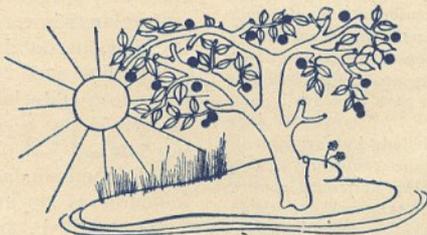
Os emblemas de ouro foram atribuídos aos srs.:

Adelino Moreira, Jaime Palmeira, João Gonçalves Macedo, Leonardo Reis, Izidoro Epifânio, João Lares Duarte, Carlos Silva, Alberto Neiva, José Pereira da Cruz, Maria Assunção Lima Lobo, Daniel Condé, Mário Simões Branco, Maria Soledade Sequeira, António Carmo Dias, Abílio Neves, António Silvestre Ferreira Jr., António Felix Machado, João Rodrigues e Carlos Mendonça Oliveira.

Os emblemas de prata foram distribuídos aos empregados:

José Rodrigues Moreira (Pai), José Rodrigues Moreira (Filho), Manuel Pinto, Maria Celeste Figueiredo, Orlando Silveira, João Rodrigues Figueiredo, António Fernão Pires Teodoro, Mário Tavares, José Seixas Gomes, Rual Fuentes Dôres, Rodrigo Bessone Basto, José Correia de Almeida, Herculano Garcia da Silva, Delfim Martins Moura, Mário de Sousa, Joaquim Pinto, Lúcia Lima Lobo, Filipe Carvalhais da Silva, Florimundo da Cruz Cação, António Monteiro, Mário Lopes, Alvaro Lopes, José Montez, José Augusto Alves, António Antão Barata, Albertino Boto, Artur Lamartine dos Reis, Dagoberto António dos Santos, António Vilar, Edouard Débonnaire, Teodósio dos Santos, Albano Inácio Leitão, João Silva Garibaldi, Odete Resende, Carlos Saldanha do Vale, João Saúde, António José Francisco Júnior e Manuel Alves Gaiolas.

Também, encerrando as comemorações do cinquentenário desta conceituadíssima organização industrial e comercial, se efectuaram outras cerimónias, entre elas uma interessante exposição de fotografias, com cerca de 80 trabalhos, e dentre os quais se destacam *Túmulo de Galito* de V. Duarte de Carvalho, *Igreja de Amarante* de Maria Celeste Figueiredo, *Pombos* de Jorge Osório, *Trechos do Porto* de Testa Santos, *Luz Algarvia* de Faria e Silva, e sobretudo as notáveis fotografias *Sol Poente* e *Regresso da Faina*, de Carlos Testa Santos.



Fausto de Figueiredo

Encontra-se quasi restabelecido o nosso prezado amigo sr. Fausto de Figueiredo, illustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., e que o mez passado foi submetido a uma operação que, felizmente, decorreu com o melhor resultado.

Vão-se acentuando as suas melhoras, e já em plena convalescença na sua casa do Estoril, alguns dias de repouso bastarão para o completo restabelecimento.

Fazemos votos para que este nosso illustre amigo retome o mais breve possível as suas multiplas occupações.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Novembro de 1897)

«A Lusitana»

Festejou-se no domingo, 24, o primeiro anniversario do serviço de carros d'esta sociedade, fundada por um grupo de conductores e cocheiros da viação lisbonense, e hoje em pleno caminho de prosperidade.

Diversas causas tem concorrido para o desenvolvimento que esta sociedade tomou, a ponto de ter já hoje em circulação 20 vehiculos e estarem continuamente tres officinas fabricando outros, devendo em breve apresentar-se na rua 30 carros, numero que irá ainda aumentando no proximo anno.

Primeiramente o favor do publico, que sympathiza com a cooperativa por a vêr nascida do esforço de alguns empregados modestos, por serem os carros limpos, novos e commodos, o pessoal tratar com extrema delicadeza os passageiros.

Depois ha sempre uma louvavel tendencia para proteger os opprimidos, e as empresas de carros volantes em Lisboa hão de sempre desempenhar o papel de victimas, emquanto sobre ellas pesar o enormissimo imposto de 500\$000 réis por anno, a que a camara as obrigou para proteger a poderosa companhia Carris de ferro.

Pelo seu lado, a gerencia da sociedade é rigorosamente honesta e providamente activa, demonstrando um grande tacto administrativo, que faz singular confronto com os numerosos conselhos directores, bem remunerados, de varias companhias que por ali tem havido e tem cahido na ruina.

Não temos que descrever as festas commemorativas do anniversario, que foram, se pode dizer, festas da familia socialista, á qual, como extranhos, não deixamos, todavia, de louvar todos os esforços de propaganda e lucta, sempre que elles se manifestam pelo trabalho honrado e productivo.

Felicitemos a sympathica sociedade pelo seu anniversario e desejamos-lhe as maiores prosperidades de que é digna, agradecendo-lhe tambem o convite que nos enviou para a sua festa.

Os Caminhos de Ferro na Imprensa do País

Removidas algumas das grandes dificuldades que obstaram, durante o longo periodo de crise de guerra passada, ao normal funcionamento e até ao ambicionado desenvolvimento dos seus serviços procura agora, numa ânsia de reconquista de tempo, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, garantir ao publico não só uma normalidade de comboios, como tambem uma comodidade de instalação de material, absolutamente condignas.

Restabelecer os combóios que foram suspensos por virtude da guerra, melhorando-lhes mesmo as marchas, constitue uma velha aspiração que as dificuldades de abastecimento, de reparação e fornecimento de material circulante, não permitiam resolver completamente.

Procurando ir ao encontro dos desejos de todos, começou já a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a pôr em execução alguns dos seus planos, aqueles para já que se impunham pela premência das necessidades.

Assim — importante medida, restabelecidos os combóios rápidos da tarde, ligando Lisboa e Porto, efectuando-se esse serviço três vezes por semana, vencendo-se a distância em pouco mais de quatro horas.

Outros combóios têm sido restabelecidos, serviços que extremamente interessam a vida regional.

Quanto a ligações internacionais, além da circulação temporária do «Lusitânia-Express-Sevilha», por ocasião das festas da primavera nesta cidade, foi restabelecido o «Sud-Express», uma vez por semana entre Lisboa e Irun, o que permite a ligação com os combóios franceses fazendo-se neste momento diligências para que este combóio passe a circular três vezes por semana.

Sem perda de tempo, a C. P., com a noção exacta das suas responsabilidades, procura adquirir todo o material circulante de que precisa e que as exigências e o decôro de um bom serviço lhe impõem.

Encomendadas no estrangeiro estão bastantes locomotivas do melhor fabrico e nas officinas próprias da C. P. trabalha-se, em pleno rendimento reparando-se muito material cansado e construindo-se tambem outro que não desmorece do que nos vem do exterior.

Pode dizer-se, sem excessos de expressão, que os serviços ferroviários da C. P. correspondem, pelas provas já demonstradas, aos desejos de quantos lhe usufruem os prestimos.

(Do Correio de Abrantes)

A Inauguração Oficial do Restaurante-Esplanada CASTANHEIRA DE MOURA

Com a presença da Ex.^{ma} Sr.^a D. Maria do Carmo Fragoso Carmona, esposa do Chefe do Estado, e a assistência de cerca de mil convidados — oficiais do Exército e da Armada, médicos, advogados, industriais, altos funcionários, comerciantes, muitas senhoras — realizou-se na Estrada da Torre, ao Lumiar, na tarde de 25 de Outubro a inauguração oficial do *Restaurante-Esplanada Castanheira de Moura*. Este importante melhoramento cidadão representa mais uma iniciativa do conhecido industrial. O estabelecimento, único no género no país pela amplitude das suas confortáveis instalações, agora renovadas, possui um salão de jantar com largas janelas e capacidade para setecentas pessoas, decorado com vinte e três quadros de Guilherme Filipe. Na vasta esplanada encontra-se um magnífico bar de estilo moderno, vistosas pergolas e um cinema ao ar livre com aparelhagem sonora.

Aos convidados foi servido um lanche invulgar pela imponência e variedade, que se prolongou das 16 horas à meia noite, vendo-se, em intermináveis mesas, peças inteiras de perús assados, vitelas, grande variedade de caça e milhares de travessas opulentas de toda a espécie de manjares, apresentados vistosamente num prodígio de bom gosto, a par da magnífica doçaria fabricada especialmente para esta gigantesca e fidalga recepção.

Toda a imprensa diária se fez representar, tendo em nome dela falado, ao champanhe, o jornalista Luís Teixeira. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar por um dos seus redactores que, em nome do nosso director, por entre os aplausos da assistência, abraçou esse grande homem de iniciativa que é António Castanheira de Moura.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Bocácio».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Traje de lúnes».

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Farrapo humano».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Este número foi visado pela Comissão de Censura

Imprensa

«CORREIO DO VOUGA»

Este antigo e considerado jornal de Aveiro, semanário de larga expansão que há dezoito anos se publica, mantendo brilhantemente as tradições dum prestígio conquistado pela sua orientação, deu-nos a honra de dirigir nos palavras muito amáveis em referência à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que considera uma das revistas portuguesas que mais se destacam no movimento literário do género.

Ao *Correio do Vouga* agradecemos a amabilidade.

« R E C O R T E »

(Organização Portuguesa de Recortes da Imprensa)

Avenida da República, 4-2.º — Telef. 4 6712

Esta prestimosa Empresa, a mais antiga no género em Portugal, fundada em 1939, é uma das iniciativas mais curiosas que se conhece, sendo inegáveis os serviços que presta.

Os seus serviços estão montados de maneira que, a quantos deles se queiram aproveitar, são fornecidos de todas as revistas e jornais portugueses, de artigos interessantes à especialidade preferida por cada qual.

Aceite pois os seus serviços e verá a sua utilidade e eficiência.

Publicações recebidas

«Brisa»

Acabamos de receber os números 4-5 desta revista de cultura, com 76 páginas, edição da Tipografia Vouga, de Albergaria-a-Velha, que insere, além de cartas inéditas de Antero, Camilo e Fialho, variada colaboração.

«Gil Vicente»

Está publicado o n.º 7-8 referente a Agosto da importante revista literária de cultura nacionalista «Gil Vicente», uma das mais antigas e consideradas publicações do país. Do sumário consta: *O Relógio e a Célula* por dr. Carlos Beça, *Triptico d'Anunziano* por F. Martins da Costa *Ideário* por Jorge Ramos, *Notas à margem da obra de Plínio Salgado* pelo dr. Fernando de Aguiar e uma interessante reportagem retrospectiva acerca da visita de El-Rei D. Carlos aos Açores, segundo os jornais insulares da época, intitulado «O Clube Micaelense» e assinado por Bento Caldas.

Recortes sem Comentários

A Finlândia

A pobre Finlândia não acaba o seu martírio ! O crime de que foi vítima esta heróica nação é uma nódoa que pesa, e pesará, sobre os *grandes*.

A Rússia, com as mãos livres para tripudiar á vontade, acaba agora de exigir 182.000 dólares anuais á Finlândia para que os seus combóios de passageiros e mercadorias possam atrevesar a região de Porkkala, que foi obrigada a arrendar-lhe ... por 36.400 dólares. E isto com a obrigação de os combóios levarem as janelas bem fechadas para que nada seja possível ver.

A isto chegou o mundo, a tudo permitir em nome da democracia, palavra cada vez mais desvirtuada e capa para actos revoltantes como este e muitos outros.

Que tristíssimo panorama oferece o mundo de hoje,

(De O Castelovidense - Castelo de Vide)

A Epopeia guerreira das formigas: luta inter-continental

André Maurois, «imortal» da Academia Francesa numa curiosa crónica publicada recentemente na «Bataille», conta a epopeia ignorada das formigas neste mundo desvairado. Trata-se de uma verdadeira luta inter-continental...

A Pheidola, vinda dos desertos equatoriais da Africa, viajando no bojo dos navios, principiou a conquista do mundo. Estabeleceu uma base avançada nas Bermudas, apesar de ter encontrado uma formiga indigena maior e bem mais forte do que ela, a Odontomachus.

Como conseguiu estabelecer essa base ?

Organizou-se primeiro nas praias do coral, batidas pelas espumas do mar e desprezadas pelas formigas indigenas. Partindo, em seguida, dessa cabeça de ponte, a Pheidola, em meio século, exterminou nas Bermudas, a Odontomachus.

Pelo contrário, a Pheidola, na Madeira, encontrou-se com

uma espécie vinda da América, a Iridomyrmex, que também tem os seus planos de conquista mundial, e que, na Madeira, desbaratou a nova invasora...

Segundo os últimos comunicados desta guerra, esta super-formiga é actualmente senhora da America do Sul e da America Central; ataca já os Estados Unidos pela Flórida; da Madeira, saltou para Portugal, donde invadiu a Espanha e o Sul da França; e já se anuncia que um dos seus destacamentos coloniais chegou á Africa do Sul.

E como triunfa a Iridomyrmex ?

Triunfa pela qualidade superior do seu armamento. Segrega um veneno secreto contra o qual as outras formigas não conhecem qualquer antidoto. Trata-se de uma arma secreta hereditária.

(Do Diário dos Açores)

Tristes Contrastes...

Dizem de Praga que altas individualidades governamentais revelam que o gabinete checoslovaco anulara a decisão de participar na Conferencia de Paris, depois de ter recebido um ultimato, no qual a Russia ameaçava de cancelar o tratado de aliança, caso mantivesse a sua decisão de aceitar o convite anglo francês. Acrescentaram que a ameaça soviética, recebida em 10, de manhã, dava o prazo até ás 14 horas para a rejeição desse convite.

Em embarços se está vendo a Jugoslavia, que, diga-se a verdade, ultimamente se tem portado mal, deixando-se levar por inspirações extranhas ! E aí tem o resultado, que agora começa ! O que lhe valeu matar o seu grande marechal e tantos outros filhos de valor ?

Altas razões eles tinham para proceder como procederam ! Já adivinhavam o que vinha a suceder ao seu País O mesmo ha-de acontecer com os outros !

O diabo nunca pode trazer coisa boa !...

Para ter tal situação com os seus novos amigos, não va-

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Contribuiu durante a última Guerra para a conclusão de obras do maior interesse nacional
Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Saadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- O GLYCOL amacia a pele.
- O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
- O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
- O GLYCOL evita o cieiro.
- O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
l
y
c
o
l

- O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.
- O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5550 em selos do correio, nome e morada

lia a pena ter assassinado aqueles seus filhos ilustres, que luctavam pela melhor causa da sua Patria, que era a Paz dos homens de boa vontade!

Ideais sem a alegria da Paz, nada valem!

Tambem nós tivemos o castigo do assassinato do Rei D. Carlos e do príncipe Real Luiz Filipe!

Todos os paizes sofrem das loucuras politicas!

(De O Jornal de Estarreja)

Um passageiro oculto num avião

Há pessoas de uma coragem e um atrevimento inauditos. O português Francisco de Carvalho, de 30 anos, é dessa espécie.

Há dias, conseguiu agachar-se no trem de aterragem de um avião da K. L. M., da carreira Amsterdão-América do Sul e assim percorreu 3.500 milhas sobre o Atlântico.

Ao chegar ao Natal, no Brasil declarou ter desmaiado por duas vezes em consequência do calor dos motores, da posição pouco confortável e da grande altura a que o aparelho voava. Disso ainda ter sofrido muita fome e sede.

O espírito corajoso do nosso compatriota despertou entusiasmo e admiração por parte de centenas de pessoas que o rodearam e o não deixaram com perguntas. Francisco de Carvalho foi recebido no Grande Hotel do Natal, como hóspede de honra, e o consul local procura legalizar-lhe a situação.

(Dos Jornais)

Comer por comer e... comer por prazer

As palavras do alto comissário belga para o Turismo trouxeram-nos à memória aquela fome de muitos anos do Jacinto de «A Cidade e as Serras».

O «Príncipe da Grã-Ventura», o requintado habitante do 202 dos campos Elíseos, onde se acumulavam todas as maravilhas da ciência destinadas a dar ao homem, com a máxima comodidade, a mais perfeita facilidade, confessara muitas

vezes ao seu amigo Zé Fernandes que «há muitos anos não sentia apetite».

Regressado a Portugal, pernoita na sua casa de Tormes reduzido à maior penúria, em virtude de as malas que conduziam preciosa parte da civilização do 202 de Paris se terem extraviado.

Porém, sentado à pobre mesa de pinho, coberta de grosseira toalha de estopa e às voltas com o ferrugento talher de ferro, sacia, na boa canja, que tinha fígado e tinha moela, no pratalhaz de apetitosas favas, na gorda galinha, a fome velha que, pela primeira vez, o assalta naquela mais que modesta sala do velho solar.

O super-civilizado Jacinto, sem apetite diante dos pratos da requintada cosinha gaulesa, das trufas e dos peixes raros da Dalmácia, sente apetite voraz ante as iguarias simples da desprezenciosa e sã cosinha nacional, e repete cada uma, rapa a terrina, rega a enorme refeição com grandes canecas do magnífico vinho de Tormes.

E se os nossos hoteleiros fizessem como o velho caseiro de Jacinto?

Não dizemos que dessem aos hóspedes uma camisa de estopa para substituir o pijama; mas podiam, já que estão em Portugal e são portugueses, esforçar-se por servir, de preferência, pratos portugueses, vinhos portugueses, licores portugueses com nomes portugueses.

Pois se as crianças, que, segundo se diz, vêm da França numa condessinha, ficam portuguesas logo que desembarcam...

(De Política Nova Viseu)

Otimo conforto!...

ESPLÉNDIDOS COLCHÕES DE MULAS LA. SUMAUMA
LA DE CORTIÇA E PALHA

EXPOSIÇÃO PERMANENTE NOS DEPOSITOS DA

FÁBRICA PORTUGAL

PRAÇA DOS RESTAURADORES 35 A 57 - AV. DA REPUBLICA
E ELIAS GARCIA R. FEBO MONIZ 2 A 20 R. DA GRAÇA 82 E 84

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA DENTRO DE LISBOA LINHAS DE
SINTRA CASCAIS E VILA FRANCA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo», n.º 223, III série de 24 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 18 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulada a tarifa especial interna n.º 13 de grande velocidade em vigor na linha da Beira Alta, aplicável ao transporte de dinheiro, valores e objectos de arte.

O «Diário do Governo», n.º 200, II série, de 28 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 14 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com um acôrdo da Sociedade Estoril, pelo qual é anulado o aviso ao público A n.º 873, de 17 de Julho de 1945, que suspendeu, temporariamente, nas estações da referida Sociedade a venda de bilhetes e o despacho de bagagens para destinos das linhas exploradas pela mencionada Companhia.

O «Diário do Governo», n.º 231, II série de 3 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937 foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é aberto à exploração o apeadeiro de Francos, situado ao quilómetro 1,043 da linha de Guimarães, entre o apeadeiro da Avenida da França e a paragem de Ramalde, e que substituirá a actual paragem de Francos, situada ao quilómetro 1,000 da mesma linha.

O referico apeadeiro passa a fazer serviço de passagem sem bagagem ou cães, vendendo apenas bilhetes da tarifa especial interna n.º 14, grande velocidade (bilhetes de 3.ª classe, a preços reduzidos, para combóios do ramal de Leixões).

O «Diário do Governo», n.º 241, II série, de 15 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 7 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aditamento à mesma tarifa de 3 de Dezembro de 1932, em vigor nas linhas de Santa Comba a Vizeu, do Corgo, do Tua e do Sabor, relativo a remessas de cortiça expedidas da linha do Tua a Bragança constituídas por mais de um vagão.

O «Diário do Governo», n.º 201, II série de 29 de Agosto publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 18 de Julho, adjudicar a Manuel de Sousa a empreitada n.º 87, de construção de um dormitório para o pessoal de exploração e duas moradias na estação de S. Marcos, pela importância de 240.000\$, e que Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 204, II série, de 2 de Setembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a que foi presente o processo do concurso público realizado em 26 de Julho, adjudicado a José Pinto Caeiro a empreitada n.º 88, de construção de uma passagem de segurança da estrada nacional n.º 122, ao quilómetro 157,011.00 da variante de Beja, compreendendo a execução de um pontão, terraplanagens e pavimentação, pela importância de 799.500\$, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALA-SE
FRANCÊS

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES*

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 20911

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

Baden-Suíça

Representante Geral em Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

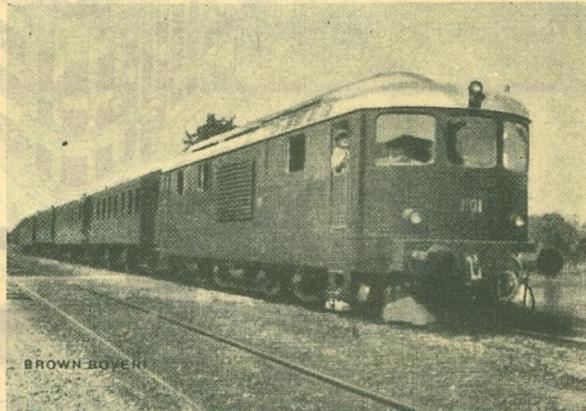
Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º

P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI



Dinamos, motores, alternadores [e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gaz (2.200 CV.)

A B R O W N B O V E R I

mantém em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz

MÁQUINAS—Ferramentas

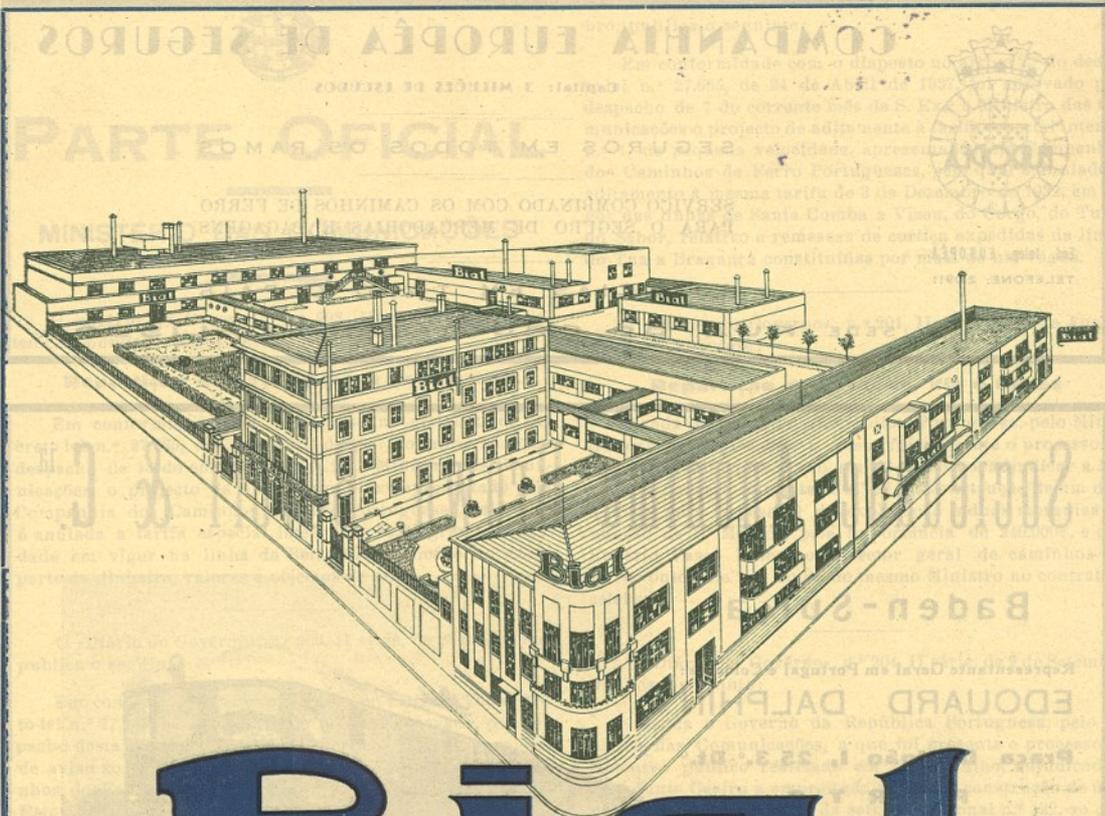
Tornos mecânicos, desde 500 a 750 m/m E. P. A chegar, modelo de 1.500 E. P.
Engenhos de furar, modelos de coluna até 1 1/2" (1), com motor acoplado, modelos de bancada de 5-8" e 1-2" (2), com ou sem motor acoplado.
Laminadores-Fieiras, manuais, de 30x40 m/m.
Limadores Mecânicos, com motor acoplado, 3 e 4 velocidades, de 325 a 450 m/m. de curso.
Limadores manuais, de 200 m/m. de curso.
Esmeriladoras de bancada, de 1/3, 1/2, 2 e 3 HP de bicha flexível de 1/7 e 1 HP, e cabeçotes para transmissão.
Serrotes Mecânicos, ingleses, para ferro, com motor eléctrico.
Broquins Eléctricos, desde 1 4 até 5/8" (1).
Máquina universal para madeira, inglesa, com motor eléctrico acoplado.

Tornos de bancada, Bigornas, Forjas, etc..
GARIOPAS, desde 200 até 450 m/m. TUPIA, de 50 m/m (1).
Serras de Fita, desde 60 até 1,10 metros.
Serra circular, suportes para serras circulares.
Motores Eléctricos, desde 1/2 até 30 HP.
Motores Diesel e a gasolina, até 81 HP.
Moto-Bombas e electro-Bombas.
Compressores, para frio, «Brunner».
Compressores «Buckeye», para garagens.
Correias Trapezoidais, «Veelink», sem fim.
Correias de couro, ligadores etc..
Saca-Tambores americanos, etc., etc..

ENTREGA IMEDIATA

Sociedades Reunidas Reis, L.^{da}

«SECÇÃO DE MÁQUINAS» — Avenida Almirante Reis, 80-B e 80-E — LISBOA — Telefone 50472



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS GOTAS XAROPE

A CALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE