3.º do 61.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1949

Número 1467

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

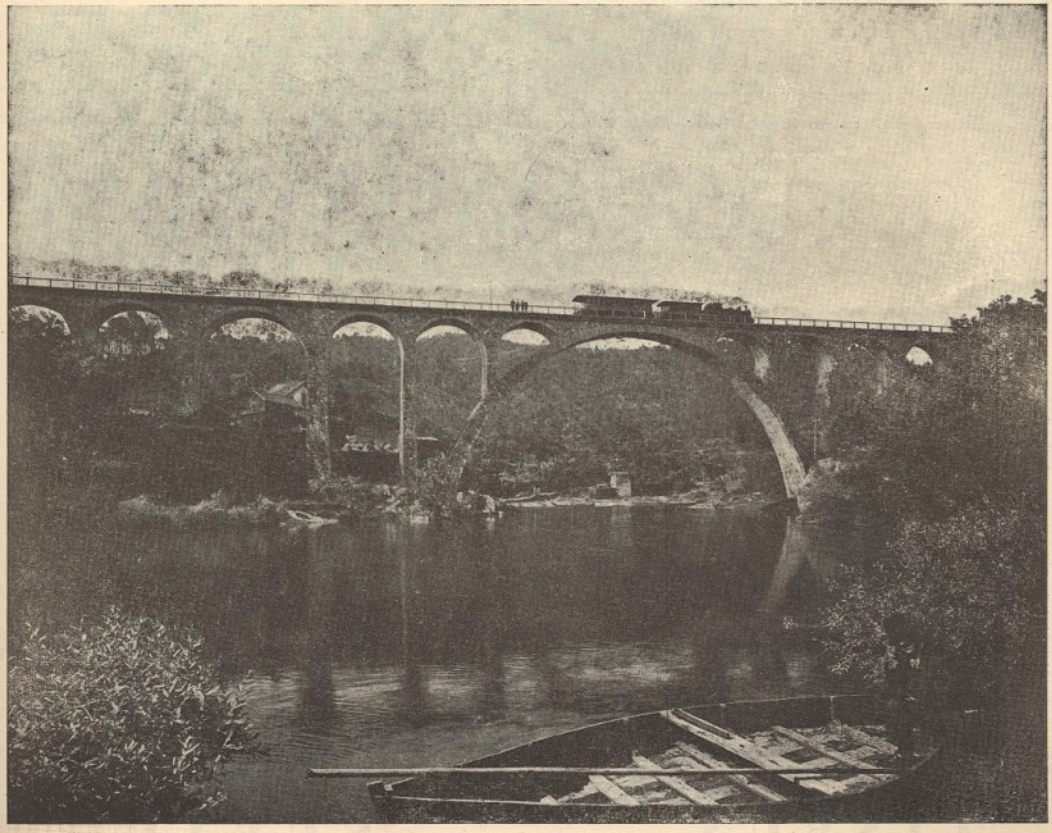
REVISTA QUINZENAL

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA
FEV. 1949

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, 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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158 — LISBOA

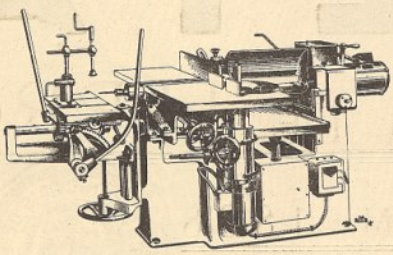


LINHA DO VALE DO VOUGA — Ponte do Pôço de S. Tiago

MÁQUINAS PARA MADEIRA

GUILLIET

DE FAMA MUNDIAL



MOTORES ELÉCTRICOS, FERRAMENTAS, ACESSÓRIOS

Fábrica em AUXERRE (FRANÇA)

CASA FUNDADA EM 1847

Durante mais de 100 anos a marca GUILLIET tem sido sinónimo de supremacia e elevada qualidade em maquinaria para trabalhar madeira. A extensa variedade de modelos, seu rendimento superior e sua extraordinária resistência, faz que as nossas máquinas sejam a predilecção das indústrias da madeira de todo o mundo

EXPOSIÇÃO E VENDA

GUILLIET, L.DA

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10, B-C — LISBOA

Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rêde internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL DA PENINSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49 — LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84 — PORTO

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: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: *CARLOS ROCHA*, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736
Delegado em Espanha: *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069, Madrid

1467

1 — FEVEREIRO — 1949

ANO LXI

Número avulso: Esc. 5$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30$00 Africa (ano) 72$00. Números atrazados 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:
CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º 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 GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:
STUART DE CARVALHAIS

SUMÁRIO

Novos melhoramentos ferroviários 123

Centenário do nascimento do General Guilherme Carlos Lopes Banhos 130

Efemérides ferroviárias, por *CARLOS NONO*. 131

Notas da Quinzena, por *REBELO DE BETTENCOURT* . . . 133

Espectáculos 134

Há 50 anos. 134

Problemas Sociais, pelo *Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA* 135

O Governo Português resgatou a linha da Companhia «Beira Railways», que liga o porto da Beira à Rodésia 136

Linhas Estrangeiras 139

Publicações recebidas 140

Vida Ferroviária. 140

Recortes sem Comentários 141

Novos melhoramentos ferroviários

Em Janeiro deste ano e no curto espaço de uma semana, o sr. Ministro das Comunicações inaugurou três novas linhas

Linha de Celorico de Basto a Arco de Baulhe

COMO fora anunciado, inaugurou-se no dia 15, com grandes festejos e a presença do sr. ministro das Comunicações, a linha férrea de Celorico de Basto a Arco de Baulhe, na extensão de 17 quilómetros.

O comboio ministerial, em que seguiram os srs. coronel Gomes de Araújo, general José Maria Neto, dr. José Alberto dos Reis, engenheiros Vasco Ramalho, Espregueira Mendes, Henrique Bravo, Campos Henriques, Lima Rego, Sousa Nunes e Marcelino da Silva, inspector chefe da 1.ª Circunscrição, numerosos engenheiros e altos funcionários da C. P., e representantes da imprensa, partiu da estação de S. Bento, no Porto, às 7 e 35, tendo-se feito na Livração o trasbordo do comboio especial para o inaugural, em virtude desta linha ser de via reduzida.

O comboio inaugural, que ostentava, no cabeçote, a bandeira portuguesa, era rebocado pela locomotiva n.º 207, tripulada pelo maquinista Albano Teixeira de Freitas e pelo fogueiro Fernando Pinto Baldaia.

Em Amarante, o sr. ministro das Comunicações foi cumprimentado pelo presidente da Câmara Municipal, sr. Peixoto e Cunha, que seguiu também no comboio, e por uma banda de música, que executou o hino nacional. Eram 10 horas quando o comboio chegou a Celorico de Basto. Uma grande multidão aguardava o sr. ministro das Comunicações e a sua comitiva, prorrompendo em aclamações vibrantes àquele membro do governo, a Portugal e ao Estado Novo.

Após os cumprimentos dos srs. governador civil de Braga, major Neri Teixeira; Henrique de Barros, vice-presidente do Município de Celorico de Basto, em representação do respectivo presidente, que se encontrava adoentado; coronel Graciliano de Matos, presidente da comissão distrital da U. N. de Braga; deputados Alberto Cruz e Braga Cruz; António dos Santos Cunha, presidente do Município da Póvoa de Lanhoso, drs. António Pestana, Francisco Owen, presidente da Câmara de Braga e muitas outras pessoas de representação do distrito, o sr. coronel Gomes de Araújo, acompanhado daquelas individualidades, procedeu ao corte da fita simbólica, declarando aberto ao serviço público o troço da linha.

Foi um momento de grande entusiasmo. Queimaram-se foguetes e a multidão vitoriou novamente o sr. ministro das Comunicações e o Governo.

Estava terminada a primeira parte da inauguração da nova linha. Novamente o comboio pôs-se em marcha, voltando a parar em Mondim de Basto, no distrito de Vila Real, onde o ministro recebeu cumprimentos dos srs. drs. David Simões, chefe do distrito, António Júlio Carvalho Lemos, presidente da Câmara de Mondim de Basto, que estava acompanhado de toda a vereação, e Luís Artur de Lemos, presidente da comissão concelhia da U. N. e dr. António Borges de Castro, que conduzia o estandarte municipal.

A guarda de honra, na estação, era feita por bombeiros e Legião.

O comboio retomou a marcha entre as entusiásticas aclamações da população, que se foram repetindo nos apeadeiros de Padredo, Canedo e Vila Nova.

Às 11 horas, finalmente, o comboio entrou em Arco de Baulhe. Não podia ser mais vibrante o entusiasmo do povo. Estralejar de foguetes, aclamações, palmas e vivas ao governo e a Portugal, bandas de música, toda uma população feliz que desejava manifestar a sua grande alegria. Arco de Baulhe estava verdadeiramente em festa.

Na estação, realizou-se uma sessão solene, presidida pelo sr. coronel Gomes de Araújo, ladeado pelos srs. general Joaquim Maria Neto, comandante da I Região Militar, governadores civis de Braga e Vila Real, e engenheiros Vasco Ramalho e Espregueira Mendes.

O sr. Albino Teixeira da Silva, presidente da Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto, que usou,

em primeiro lugar, da palavra, saudou o sr. ministro das Comunicações, afirmando que a manifestação era nem mais nem menos uma prova, sincera e eloquente, da grande gratidão do povo que, enfim, via realizada uma das suas mais antigas aspirações. Dirigiu em seguida cumprimentos aos chefes dos distritos de Braga e de Vila Real e o comandante da I Região Militar, elogiou a acção do governo e formulou, a fechar o discurso, algumas aspirações da localidade, entre as quais figura a comunicação, por meio de uma ponte, entre Cabeceiras de Basto e a povoação concelhia de Avei, separadas pelo rio Tâmega; a ligação rodoviária do concelho com o de Boticas, que se podia estabelecer com o prolongamento da estrada de Moimenta até Covas de Barroso, servindo várias e importantes freguesias; a conclusão da estrada nacional 311, que serviria as freguesias de Passos e Outeiro; o prosseguimento da linha até Caniços e o alargamento da rede telefónica às freguesias de Boucos e Risdouro.

Falaram em seguida os srs. drs. Alberto Cruz, deputado, que afirmou serem os povos de Bastos os melhores de Portugal, e o sr. governador civil de Braga, que disse:

«Os concelhos de Celorico de Basto, Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Ribeira de Pena, querem agradecer a V. Ex.ª e na pessoa de Vossa Excelência ao Governo da Nação a obra já realizada; mas ousam pedir a continuação da benévola atenção de V. Ex.ª para o problema ferroviário da região. Creio que faz parte do plano em questão a ligação de Arco de Baulhe à estação de Tâmega bem como à estação de Caniços passando por Cabeceiras. Com a primeira destas obras ficará esta região ligada à linha do Vale do Corgo e com a segunda à linha do Vale de Ave. Não faz, porém, parte do plano ferroviário a ligação de Arco de Baulhe a Fafe, já conhecida como linha de Basto. Esta linha faria também a ligação ao Vale de Ave, muito beneficiaria a região e parece-me a de maior viabilidade. Porque este problema é vital para a região, ousei pedir para ele a atenção de V. Ex.ª, senhor ministro».

Em nome da administração da C. P. falou o sr. dr. José Alberto dos Reis, que começou por agradecer ao sr. ministro das Comunicações a honra de ter ido inaugurar, oficialmente, o novo troço da linha do Vale de Tâmega. Depois de ter elogiado a acção do governo fez esta afirmação:

«Segundo os princípios clássicos, segundo os cânones consagrados da ciência económica, uma estrada, uma via de comunicação, um caminho de ferro, é um passo em frente no caminho do progresso material. Os transportes exercem na vida económica a mesma função que o sistema circulatório exerce na vida animal».

O sr. coronel Gomes de Araújo, antes de encerrar a sessão solene, dirigiu palavras de agradecimento ao povo da região, dizendo que lhe era grata a sua visita e a sua missão e que o sr. Presidente da República lhe havia concedido a honra de galardoar seis trabalhadores dos caminhos de ferro que à Nação têm prestado serviços valiosos.

Em seguida, procedeu à condecoração de seis funcionários da C. P.: — António Augusto Marcelino da Silva, dos serviços de exploração, com cinquenta e quatro anos de actividade, comendador da Ordem do Mérito Industrial; Joaquim Vasconcelos, agulheiro principal da estação de Campanhã, com trinta e cinco anos de serviço, grau de cavaleiro; Francisco José da Silva, dos serviços de material e tracção, contramestre principal das oficinas da Campanhã, grau de oficial; Evaristo Monteiro, chefe de depósito de Campanhã, com o grau de cavaleiro; Armando António Rico, subinspector e José Maria Pinto Martins, chefe do lanço, e ambos do serviço de via e obras, respectivamente com os graus de oficial e cavaleiro.

Finda a sessão solene, o sr. ministro das Comunicações inaugurou a feira de gado bovino, e que vai passar a realizar-se nos dias quinze de cada mês. A seguir à inauguração da feira, realizou-se o almoço regional em honra do sr. ministro das Comunicações, e no qual participaram as entidades oficiais e demais convidados, durante o qual o sr. dr. José Maria Braga da Cruz traçou o elogio do sr. coronel Gomes de Araújo, em termos calorosos e justos.

Eram 15 horas quando o comboio ministerial saiu do Arco de Baulhe para Mondim de Basto, onde se organizou um grande cortejo, em que se encorporaram centenas de pessoas, diversas colectividades, organismos económicos e pessoas da maior representação do concelho.

No lugar do Passadouro, distrito de Vila Real, um terço da Legião Portuguesa fazia a guarda de honra. O cortejo tomou a direcção dos Paços do Concelho, onde se realizou uma sessão solene, presidida pelo sr. ministro das Comunicações, tendo tomado parte na mesa de honra os srs. comandante da Região, os chefes dos distritos de Braga e Vila Real, directores dos caminhos de ferro e da C. P. e presidente da Câmara de Mondim de Basto, dr. António Júlio de Carvalho Lemos, que, depois de prestar homenagem à população de Mondim agradeceu ao sr. ministro a grande honra da sua visita. Em seguida falou o sr. Fernando Costa, presidente da comissão concelhia da U. N. em Ribeira de Pena, que afirmou ser aquela localidade uma das mais interessadas no prolongamento daquela linha e aproveitou o ensejo para expor ao sr. ministro algumas outras aspirações daquela população.

Falaram ainda, os srs. dr. Anibal Catarino Nunes, presidente da comissão distrital da U. N. em Vila Real, e o chefe do distrito de Vila Real, que defendeu a continuação do caminho de ferro, segundo um traçado que sirva a região de Ribeira de Pena, e contribua para o progresso da sua economia agrícola.

O sr. ministro das Comunicações, que, depois de algumas importantes afirmações de carácter político,

disse que o problema dos caminhos de ferro apresenta um tríplice aspecto: o apetrechamento da rede existente, construção de complementos, para estabecer a sua interligação, e a ampliação da actual rede ferroviária e outras regiões. Muito grato lhe seria trabalhar para a solução destes três problemas — disse — mas para tal são necessárias grandes disponibilidades financeiras e por isso não podem resolver-se simultâneamente.

Afirmou ainda que os caminhos de ferro, à parte o grande interesse social e económico, constituem um grande problema nacional e, por isso mesmo, embora não possa prometer nada, ele merecerá todo o cuidado e todo o alto interesse do Governo, pois, para tal, está a encarar-se o seu estudo.

A terminar, disse que será o fiel intérprete, junto do Governo, das aspirações desta região e das manifestações de que foi alvo, as quais são endossadas ao Governo, como homenagem deste bom e fiel povo de Basto.

Depois desta sessão, realizou-se um passeio ao pitoresco Monte da Graça, enquanto percorriam as ruas de Mondim grupos de «Zés-Pereiras» e bandas de música.

À noite, no Salão dos Bombeiros Voluntários de Mondim de Basto, realizou-se um banquete, oferecido pela Câmara e a que presidiu o sr. ministro das Comunicações, tendo falado, aos brindes, o presidente daquele Município e o sr. coronel Gomes de Araújo, para agradecer.

O primeiro comboio para o público entre Livração e Arco de Baulhe fez-se naquele mesmo dia 15, às 17,30, com numerosos passageiros.

Via dupla entre Cacém e Sintra e as novas carruagens que vão entrar ao serviço na linha de Sintra

No dia 20 de Janeiro, verdadeiro dia de primavera, a C. P. com a presença ilustre do sr. Ministro das Comunicações, inaugurou entre Cacém e Sintra, a segunda via da linha ferroviária Lisboa-Sintra, numa extensão de 10 quilómetros.

Trata-se igualmente de uma obra da mais alta importância, pois esta segunda via permite aumentar o número das circulações de comboios com o correspondente melhoramento dos horários. Beneficiando-se a população de Sintra e arredores e das povoações que se debruçam ao longo da linha, vai assegurar-se também ao turismo novas possibilidades de desenvolvimento, tanto mais que o velho material circulante será substituído por carruagens novas, fabricadas na Suíça, e de cuja encomenda já chegou uma grande parte. Quatro dessas carruagens, uma de 2.ª classe, as restantes de 3.ª, entraram já de serviço naquele mesmo dia, na composição do comboio inaugural. De aspecto agradável e oferecendo excelentes comodidades, as suas janelas, amplas, abrem-se sobre a paisagem que, kaleidoscopicamente, se vai desenrolando desde Campolide até Sintra.

O sr. coronel Gomes de Araújo era aguardado no vestíbulo inferior da Estação do Rossio, onde chegou às 12,45, pelos administradores da C. P. srs. general Raúl Esteves, eng. Mário Costa e professor dr. Fezas Vital; eng. Vasco Ramalho, director-geral de Caminhos de Ferro; eng. Espregueira Mendes, director geral da C. P., eng. Branco Cabral, secretário geral, e engenheiros Henrique Bravo, Pedro de Brion e Campos Henriques, subdirectores.

Muitas outras pessoas se encontravam ainda na estação, que estava lindamente ornamentada com vasos de plantas, como os srs. governador civil e presidente da Câmara Municipal de Lisboa; dr. Tavares de Almeida, em representação do Secretariado, eng. André Navarro, tenente-coronel Ab eu Campos, representante da Companhia «Wagons-Lits»; Armando Bourgnon, director do Centro Nacional de Turismo Suíço; eng. Vicente Ferreira, dr. Mário Pais de Sousa, dr. Lopes de Andrade, dr. Álvaro de Vasconcelos; visconde de Asseca, dr. Faria Lopes e ainda os srs. engs. Lima Rego, Fernando Amado, Sousa Nunes, Mário Fonseca, Francisco Gavicho, Valentim Bravo, Adriano Baptista, Chedas Bogarim e António Montês.

Quando o sr. Ministro das Comunicações entrou no vestíbulo da estação, a Banda do Ateneu Ferroviário tocou a «Maria da Fonte» e em seguida outras marchas.

No comboio ministerial seguiram além das pessoas acima referidas, alguns dos mais antigos assinantes da linha de Sintra, residentes na Amadora, Queluz, Cacém, Mercês e Sintra. Era uma homenagem que a C. P. prestava, convidando-os, àquelas pessoas que desde longa data utilizavam os serviços daquela linha e agora iam experimentar, na sua primeira viagem, as novas carruagens suíças.

O comboio ministerial saiu da estação do Rossio às 13,15. Durante o trajecto, os ocupantes das carruagens foram apreciando o conforto das mesmas e, como nota de propaganda política, digna de registo, magníficas reproduções de quadros dos nossos museus e fotografias primorosas dos mais belos panoramas da nossa terra.

Em todas as estações e apeadeiro da linha, a multidão, curiosa, saudava com entusiasmo a passagem do comboio.

Em frente à quinta do Alto Paraíso, na bifurcação das linhas de Sintra e Oeste, as pessoas que ali residem e que recentemente pediram à C. P. a construção, naquele local, de um apeadeiro, cumprimentaram com entusiasmo o sr. Ministro das Comunicações e atiraram flores sobre o comboio.

Em Sintra, mais de um milhar de pessoas aguardava o comboio, cuja chegada se verificou pelas 13,50. Vivas, palmas, e o hino da «Maria da Fonte», tocado

pela Sociedade União Sintrense, saudaram o sr. Ministro das Comunicações.

Entre as pessoas que apresentaram cumprimentos ao ilustre membro do governo, viam-se os srs. eng. Carlos Santos, capitão Américo dos Santos e Francisco Costa, respectivamente presidente, vice-presidente e vogal da Câmara Municipal de Sintra, tenente Costa, comandante da G. N. R., engenheiro Schiappa de Azevedo, dr. Couto Tavares, conservador do Palácio da Pena, tenente-coronel Costa Macedo, comandante da Base Aérea n.º 1, Joaquim Cunha, comandante dos Bombeiros Voluntários de Sintra, Eduardo Leite, administrador-delegado da Companhia Sintra Atlântico, Salvador Mendes Frazão, presidente da Adega Regional de Colares e muitas outras pessoas de relevo da vila.

Numa das salas da estação, em que a Câmara instalou uma secção de informações turísticas, nesse mesmo dia também inaugurada, o sr. Ministro, em nome do sr. Marechal Carmona, condecorou alguns forroviários, tendo procedido à chamada o eng. Espregueira Mendes.

Foram as seguintes as pessoas condecoradas:

Eng. Alberto de Lima Rego, chefe da Divisão de Exploração da C. P., que conta 40 anos de serviço, o qual recebeu as insígnias de comendador da Ordem Militar de Cristo, João da Silva Guimarães, inspector principal da Exploração, com 44 anos de serviço, Lourenço da Costa, inspector principal do Material e Tracção, com 34 anos de serviço, Leandro Rodrigues, subinspector de Via e Obras, 41 anos de serviço; e António Gonçalves, contramestre principal de Material e Tracção, 31 anos de serviço, todos com o oficialato do Mérito industrial; José Beja, ajudante da Secção de Via e Obras, 39 anos de serviço; e José Gouveia, capataz de manobras principal da Exploração, 33 anos de serviço, com o grau de cavaleiro da Ordem de Mérito Industrial.

Após esta cerimónia, realizou-se, no magnífico Casino de Sintra, o almoço oferecido aos participantes do comboio inaugural pela Câmara Municipal daquela vila. Presidiu o sr. engenheiro Carlos Santos, que sentou à sua direita os srs. Ministro das Comunicações, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, general Raúl Esteves e eng. Valença, presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres e à esquerda os srs. Governador Civil de Lisboa, eng. Vasco Ramalho e dr. Tavares de Almeida.

Falou em primeiro lugar, o sr. presidente da Câmara Municipal de Sintra, cujo discurso temos o prazer de reproduzir na íntegra:

Ex.mo Sr. Ministro das Comunicações

Meus senhores:

Coube-me a sorte de ocupar a presidência da Câmara de Sintra, no momento em que dois grandes melhoramentos vêm beneficiar esta Vila: a dupla via e a entrada ao serviço, na ligação Sintra-Lisboa, das novas carruagens. Para que esta Sint linda tivesse um maior desenvolvimento turístico, e portanto, económico, independentemente do que se tem feito e do muito que ainda há a fazer, existia, como principal necessidade, o realizar a melhoria dos serviços ferroviários que ligam Sintra à Capital. Aguardou Sintra longos anos que essa melhoria se realizasse, mas verifica-se, hoje, que os melhoramentos realizados compensaram largamente a angústia da espera.

De facto, a dupla via evitará as demoras frequentes, com os correspondentes aborrecimentos dos viajantes, que tanto incomodavam os passageiros desta linha. Como consequência, é de admitir a perspectiva de vermos os seus horários melhorados. E teriamos assim referido o primeiro e considerável melhoramento.

Em segundo lugar, ninguém deixará de confessar que são lindas e cómodas as carruagens postas, pela C. P., ao dispor dos viajantes entre Sintra e Lisboa.

É do meu conhecimento que não é possível, por enquanto, realizar todas as composições com material novo. Estou certo, porém, de que o mesmo sentimento que animou a C. P. a realizar esta primeira parte da sua iniciativa, a levará a concluí-la, logo que o restante material novo chegue a Portugal.

E se me é permitido, nesta terra de lendas e de sonho, antever qualquer coisa de ideal, eu que por deferência e encargo da C. P. sou o secretário da Comissão que está estudando a electrificação das nossas linhas férreas, antevejo já, e Deus permita que o veja ainda, circulações eléctricas entre Sintra e Lisboa, desaparecendo de vez, desta linha de turismo, a fumarada carvoeira que oculta os seus belos horizontes, tudo sujando e enegrecendo.

Também não quero deixar passar este momento sem me referir ao valiosíssimo apoio que foi prestado pela C. P. à Câmara da minha presidência, quando esta pensou aproveitar a sala de espera da 1.ª e 2.ª Classes da Estação dos Caminhos de Ferro, para instalação de um gabinete de Turismo que dignificasse a nossa Vila. Para V. Ex.ª, Senhor Director, vão, em especial, os penhorados agradecimentos da Câmara a que presido.

É em nome desta Câmara, a que me honro de pertencer, que agradeço, a quem de direito, os melhoramentos a que aludi, e ainda a amabilidade com que todos os presentes se dignaram aceitar o nosso convite para esta modesta refeição, que apenas teve em vista o facultar-me a ocasião de agradecer, em conjunto, tão belos serviços prestados a Sintra, salientando, neste agradecimento, Sua Excelência o Ministro das Comunicações, sempre atento com esclarecida inteligência e acendrado patriotismo aos assuntos da sua pasta, e sob cuja égide estes melhoramentos se realizaram, daqueles que o País aguarda ainda confiadamente na actual situação política, comprovadamente de salvação nacional.

O sr. general Raúl Esteves, em nome do sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P. que se encontrava doente, leu o discurso que aquele dirigente da Companhia escrevera.

Depois de saudar o sr. Ministro das Comunicações afirmou:

A Companhia a cujo Conselho de Administração me honro de presidir tem procurado acertar o passo com o Governo na ânsia de proporcionar ao País mais e melhores condições de desenvolvimento. Infelizmente, porém, os nossos esforços têm de ser lentos e prudentes, pois as dificuldades que tem sido necessário vencer foram e continuam a ser de grande monta.

Contudo, desde 1940, novas unidades entraram em serviço. Nesse ano foram 28 carruagens de fabrico americano,

cuja excelência foi recentemente posta á prova no lamentável acidente de Vila Franca: depois adquiriram-se 28 locomotivas a vapor e 1.774 vagões para mercadorias: 39 automotoras, das quais 15 construidas nas nossos oficinas: 12 locomotivas e 18 tractores de material Diesel-eléctrico e, finalmente, estas excelentes carruagens de fabrico suiço em que V. Ex.as acabam de realizar a viagem inaugural. Contrariedades várias (até um incêndio na fábrica) impediram que elas começassem a circular na época prevista, mas esperamos que durante todo o corrente ano entrarão em serviço, nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto, as 60 carruagens encomendadas.

Esperamos que todo este material seja devidamente apreciado pelo público, a quem nos compete servir com a consciência das nossas obrigações.

Este esforço de renovação que V. Ex.a, sr. ministro, tem seguido e impulsionado com entusiasmo e em que o Fundo Especial de Caminhos de Ferro tem colaborado interessadamente, recebeu o apoio da Caixa Geral de Depósitos, que, com inteligente compreensão, tem correspondido aos por vezes instantes apelos da Companhia.

Tenho a maior satisfação em saudar no sr. presidente do Municipio de Sintra, quer pessoalmente, quer em nome da C. P., esta admiravel estância natural de turismo. Sintra tudo merece pelas suas belezas e pela sua projecção internacional. Tem a Companhia em estudo projectos, uns de menor importância — como a ventilação do túnel, cujo material já está encomendado — outros de mais largo alcance e que muito podem contribuir para valorizar esta região: e orgulho-me de ter sido quem, desde a primeira hora, impulsionou com maior entusiasmo estes últimos: refiro-me á electrificação da linha.

Oxalá os estudos possam prosseguir com rapidez, de forma a que, dentro de poucos anos, esteja realizado esse outro melhoramento, parte de um programa mais vasto, que bem se integra na obra grandiosa desta situação política, caractererizada por um trabalho efectivo de paz, progresso e prestígio nacional.

Em seguida, o sr. dr. Álvaro de Vasconcelos fez uso da palavra para manifestar a sua alegria por finalmente se ter efectivado um melhoramento em que a população da linha de Sintra se achava interessada, e saudar o sr. Ministro das Comunicações.

Fechou a série de discursos o sr. coronel Gomes de Araújo. Homem de acção, os seus discursos são modelos de síntese. Possui o dom de dizer muito no menor número de palavras. Começou por dirigir cumprimentos ao sr. presidente da Câmara de Sintra e em seguida louvar a acção da C. P., felicitando-o pelo melhoramento que acaba de efectuar, cabendo agora à iniciativa particular, àparte as realizações das entidades oficiais, contribuir também para outros melhoramentos da vila.

O comboio inaugural regressou a Lisboa às 17.

Troço de Cabeço de Vide a Portalegre

NO prosseguimento do seu notável programa de realizações e melhoramentos, a C. P., para fechar, com chave de oiro, as actividades do mês de Janeiro, fez no dia 21, com o novo troço de linha de Cabeço de Vide a Portalegre, a sua terceira inauguração ferroviária.

Se o troço da linha do Vale do Tâmega, entre Celorico de Basto e Arco de Baulhe, aberto ao público uma semana antes, constituía uma legítima aspiração dos povos da zona nortenha, o troço de linha de Cabeço de Vide a Portalegre representa também a solução feliz de um antigo problema, em que estavam interessados tanto o Alto como o Baixo Alentejo. Sobretudo é o rico distrito do Alentejo que mais vai ser beneficiado com este melhoramento.

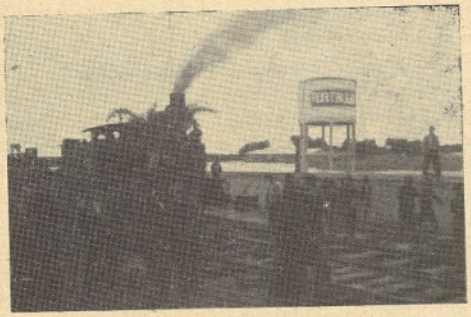
O sr. Ministro das Comunicações, que, desde que tomou conta da sua pasta, mostrou um grande interesse pela solução dos problemas ferroviários, assistiu também à inauguração desta nova linha, que, em grande parte, é obra sua. O sr. coronel Gomes de Araújo, que se fazia acompanhar, além do seu secretário, sr. capitão Pereira, dos srs. engenheiros, Mário Costa, Vasco Ramalho, Espregueira Mendes, Pedro de Brion, Mário Dias Trigo, Chedas Boguim, Sousa Nunes, Nazaré, Barros, Horta e Costa e Mário Fonseca, eram aguardados na estação do Barreiro pelos engs. Valentim Bravo e Jayme Gallo, Francisco Gavicho e Manuel Gavicho, que dirigiram a continuação da linha a inaugurar, encontrando-se entre estas individualidades também o sr. António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P.

Tendo tomado todos lugar numa automotora, esta em pouco mais de três horas, chegou a Estremoz, tendo parado alguns minutos na estação de Évora para receber o sr. Governador civil do distrito, sr. José Felix Mira.

Em Estremoz os visitantes foram cumprimentados pelo governador civil de Portalegre, sr. dr. João Augusto Marchante. No Palace Hotel foi servido um almoço íntimo, onde o sr. Ministro das Comunicações foi saudado calorosamente pelas pessoas de maior representação da cidade.

Findo o almoço, o comboio poz-se novamente em marcha, e em todas as estações do percurso viam-se ajuntamentos de povo que, entusiasticamente, saudavam o ilustre membro do governo e a sua comitiva. Mas foi ao chegar a Cabeço de Vide, onde tem início o novo troço que vai terminar na estação de Portalegre, que as manifestações populares atingiram o auge. A estação, ornamentada com bandeiras e ramos de verdura, oferecia um aspecto verdadeiramente festivo, vendo-se ao longo da linha, em fila, centenas de operários, precisamente aqueles que colaboram na construção do novo troço ferroviário.

Entre palmas e aclamações, o sr. coronel Gomes de Araújo cortou a fita simbólica, depois de que o comboio especial seguiu para Portalegre. Na estação desta cidade aguardavam a chegada do sr. ministro, além de muito povo, as autoridades locais, os vereadores da Câmara, o bispo da diocese, os representantes dos grémios e sindicatos, lavradores, operários e crianças das escolas, etc. A banda da Legião Portuguesa, enquanto a assistência manifestava a sua alegria com vivas e palmas, executou os hinos «Maria da Fonte» e «A Portuguesa». Os Bombeiros Volun-



A entrada do 1.º combóio de serviço na estação de Portalegre

tários de Portalegre fizeram a guarda de honra. À mesa da sessão solene que se efectuou em seguida à inauguração da nova linha, foi presidida pelo sr. ministro das Comunicações, ladeado pelos governadores civis de Portalegre e Évora.

Fizeram uso da palavra nessa sessão, os srs. dr. Martinho de Albuquerque, presidente da Câmara Municipal, que, em nome da cidade, manifestou o seu contentamento por aquele notável melhoramento e o sr. dr. João Augusto Marchante, que, depois de saudar o sr. ministro, disse que o melhoramento, que acabava de ser inaugurado, iria influir notàvelmente no progresso não só da região do Alentejo mas também no das Beiras.

O sr. engenheiro Mário Costa, administrador da C. P., que se seguiu no uso da palavra, elogiou o interesse que o governo da Nação tem manifestado pelos melhoramentos ferroviários, muito lhe agradando saber que o sr. ministro das Comunicações, como remate daquela cerimónia, vai premiar, por justiça e como exemplo, alguns dos mais antigos servidores do caminho de ferro, com cuja valiosa como leal colaboração se fizeram tantas coisas úteis.

O sr. ministro das Comunicações, que encerrou a sessão, saudou em primeiro lugar os srs. presidente da Câmara e governador civil e referindo-se à inauguração da nova linha disse que Portalegre bem merecia aquele melhoramento, de que resultaria a valorização de toda aquela região.

A sessão de boas vindas na estação ferroviária de Portalegre

Tendo notado, entre a assistência, um grande português, que tem sabido servir o País tanto na guerra como na paz, — o sr. coronel Passos e Sousa, governador da praça de Elvas, dirigiu-lhe uma calorosa saudação, que as pessoas presentes sublinharam com entusiásticos aplausos.

Foi então que o sr. coronel Gomes de Araújo, em nome no Chefe do Estado, condecorou os seguintes ferroviários, cuja chamada foi feita pelo sr. engenheiro Espregueira Mendes:

Alexandre Correia Matias, circunscrição da exploração, 50 anos de serviço, oficial da Ordem do Mérito Industrial; Luís Francisco Cavaleiro, chefe de secção de 1.ª classe da via e obras, 27 anos de serviço, oficial da Ordem do Mérito Industrial: Francisco Cabrita, ajudante de secção da via e obras, 43 anos de serviço, cavaleiro da Ordem do Mérito Industrial; Alfredo Figueiredo, maquinista fluvial, 48 anos de serviço, cavaleiro da Ordem do Mérito Industrial; Luís Ferreira, chefe de brigada do material e tracção, 47 anos de serviço, cavaleiro da Ordem do Mérito Industrial; José Duarte Dias, capataz de manobras de 1.ª classe da exploração, 27 anos de serviço, cavaleiro da Ordem do Mérito Industrial.

O sr. Ministro das Obras Públicas após a condecoração dos ferroviários na estação de Portalegre

À medida que as condecorações iam sendo entregues, a assistência manifestava-se com prolongadas palmas.

E assim se fechou, com chave de oiro, a inauguração do linha de Cabeço de Vide a Portalegre.

Vamos inserir, de seguida, algumas notas de interesse, referentes à exploração do troço de via larga, compreendido entre a estação de Cabeço de Vide e a linha de Leste, constituindo o 4.º Lanço de construção da projectada linha de Extremoz a Castelo de Vide e Beira Baixa, passando por Portalegre.

Entregue a infrastrutura deste troço à C. P. em fins de Setembro do ano findo para assentamento da via, logo este trabalho teve início em 7 de Outubro, com tal incremento que, após 348 horas de trabalho

útil foi possível alcançar a estação de Portalegre, onde, às 13 horas do dia 27 de Novembro, como os jornais noticiaram, fez entrada o comboio de serviço privativo de trabalho, engalanado pelo pessoal com enorme entusiasmo.

São 14 quilómetros de material todo novo que se acrescentam à rede de via larga, compreendendo uma nova estação denominada «Ribeiro do Freixo» situada a 8 quilómetros de Cabeço de Vide e a 6 quilómetros da estação de Portalegre.

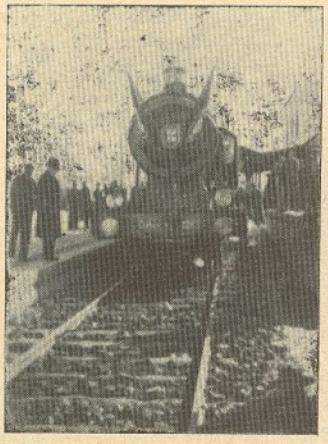
Na estação de Portalegre, onde se contruiu uma extensa plataforma para passageiros e se ampliou a antiga gare, grande modificação está ainda em execução por motivo da inserção da nova linha, incluindo a construção duma variante da linha de Leste, para a qual passaram todas as circulações no dia 22 de Dezembro, abandonando-se definitivamente a antiga linha de Leste em extensão de cerca de um quilómetro.

Em 27 de Dezembro do ano findo, concluída a balastragem do troço de Cabeço de Vide a Portalegre e da variante de Leste, tudo ficou em condições de segurança para poder inaugurar-se a exploração da nova linha, no dia seguinte, como estava previsto.

A importância destes trabalhos, definida sobretudo pelo curto prazo estabelecido para sua execução, obrigou a empregar diàriamente contingentes superiores a 500 homens e três comboios de serviço em transportes simultâneos, sendo um em terraplanagens na linha de Leste e dois tranportando pedra e jorra para balastro entre Cabeço de Vide e Portalegre, usando-se tal perícia que, fazendo estes comboios diàriamente 6 viagens de ida e volta sobre via única, as 12 circulações sempre tiveram lugar, sem iminência da colisão, recolhendo todas as tardes vazios à estação de Portalegre para descanso do pessoal e abastecimento das locomotivas.

Presentemente prosseguem os trabalhos de modificação e ampliação da estação de Portalegre e os acabamentos referentes a nivelamentos e confecção de banquetas no novo troço.

Na estação de Portagre é também grande a azáfama da J. A. E. para construção de duas passagens superiores sobre as linhas férreas, sendo uma com vão para via dupla e sobre a variante da linha de Leste no alinhamento da estrada nacional n.º 19, e outra com vão para via única sobre a linha de Estremoz em ramal daquela.



O combóio inaugural vai atravessar o troço da linha construida

Centenário do nascimento do General Guilherme Carlos Lopes Banhos

No dia 26 de Janeiro decorreu o centenário do General Guilherme Carlos Lopes Banhos, natural de Lisboa, e pai do nosso director, sr. Carlos d'Ornellas Lopes Banhos. O General Guilherme Carlos Lopes Banhos, nascido em 26 de Janeiro de 1849, na freguesia dos Mártires, era filho de Florêncio Gaspar Lopes Banhos e de D. Francisca Romano Martins. Eis mais alguns traços biográficos:

General Guilherme Carlos Lopes Banhos

Em 20 de Outubro de 1867, isto é, com 19 anos incompletos, assenta praça como voluntário cadete no Batalhão de Caçadores n.º 5, entrando pouco depois para a Escola Politécnica no posto de 1.º Sargento graduado a aspirante oficial. Por decreto de 22 de Outubro de 1870 é promovido a alferes aluno para a arma de artilharia e colocado em Artilharia 1.

Em 15 de Janeiro de 1873 é promovido a 2.º tenente para a mesma arma; em 6 de Fevereiro de 1875 1.º tenente para o Estado Maior de Artilharia. Em seguida é nomeado director da oficina pirotécnica da Fábrica de Armas; capitão para Artilharia 2 em 10 de Dezembro de 1879; capitão da 11.ª Companhia do mesmo regimento em 8 de Novembro de 1880; major para o Estado Maior de Artilharia em 30 de Setembro de 1891.

É neste posto que Guilherme Carlos Lopes Banhos é nomeado inspector do material de guerra dos Açores, partindo para a Ilha Terceira, onde permaneceu alguns anos.

Em 4 de Janeiro de 1897, no desempenho dessa missão, é promovido a tenente-coronel do Estado Maior de Artilharia e em 6 de Julho de 1902 é promovido a general de brigada graduado, passando em 13 de Novembro desse mesmo ano, ao quadro de reserva. Decorridos que foram 5 anos, conforme preceituava a legislação em vigor, passou à situação de reforma.

De trato afável, querido e respeitado por todos os seus subordinados, nunca, diante deles, alardeou seus vastos conhecimentos científicos, mostrando-se sempre naturalmente modesto. Ninguém, porém, o excedeu no cumprimento e zelo dos seus deveres militares.

Sendo capitão, escreveu um valioso trabalho sobre *Momentos de Inércia*, que mereceu o alto interesse e calorosos elogios do eminente matemático Dr. Gomes Teixeira, e foi com o patrocínio deste sábio que aquele referido estudo foi publicado no «Jornal das Sciências Matemáticas e Astronómicas».

A sua actividade mental não se resumiu a este trabalho. Colaborou em vários regulamentos e nas horas vagas das suas comissões de serviço dedicou-se ao estudo das ciências abstratas.

Quando, no posto de capitão, exercia as funções de director da Oficina pirotécnica, foi incumbido, pelo Ministério da Guerra, em 1886, de estudar em França os mais modernos processos da refinação do salitre, afim de serem adaptados na Fábrica de Pólvora de Barcarena. O Relatório que apresentou então, é um novo documento da sua proficiência.

Faleceu no Hospital Militar da Estrela, com 81 anos, no dia 13 de Fevereiro de 1930, tendo-se realizado no dia seguinte o funeral para o cemitério dos Prazeres, o qual foi imensamente concorrido.

Distinções

Por proposta do Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Guerra, Sebastião Custódio de Sousa Telles, El-rei D. Carlos I nomeou-o, em carta assinada no Paço das Necessidades em 1 de Janeiro de 1895, sendo então Guilherme Carlos Lopes Banhos major de Artilharia, oficial da Real Ordem Militar de S. Bento de Aviz.

Uma homenagem da «Revista Militar»

A Direcção da *Revista Militar*, na sua sessão de 24 de Janeiro, deliberou associar-se às homenagens devidas ao centenário do nascimento do General Guilherme Carlos Lopes Banhos, tendo tido a amabilidade de o comunicar em ofício, em 25 desse mês, a seu filho, o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas.

Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

FEVEREIRO

1

1861 — Na extensão de 68 quilómetros e 81 metros é aberto à exploração o troço ferroviário entre o Barreiro e Vendas Novas.

2

1896 — Mr. Dessaigne, ministro das Obras Públicas do governo francês, decreta o limite de idade para os ferroviários com a reforma obrigatória aos 75 anos.

3

1895 — Na Associação Industrial Portuense abre uma curiosa exposição dos materiais, desenhos e projectos referentes à linha de Luanda a Ambaca.

4

1891 — Abre à exploração a linha férrea de Nápoles-Ottaiano.

5

1893 — É outorgada a concessão do caminho de ferro de via reduzida de Peñarroya a Fonte del Arco, à Sociedade Mineira de Peñarroya.

6

1855 — Inaugura-se o caminho de ferro de Calcutá a Berdevan.

7

1900 — A Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques anuncia o concurso para a empreitada de aterro de Mahé.

8

1896 — O governador de Kuangsi (China) manda construir o caminho de ferro entre Tien-Tsin e Lu-Chou-Chiow e Bridge.

9

1895 — Reune-se a secção do comércio do Conselho Superior do Comércio e Indústria para discutir diversos projectos de tarifas especiais dos caminhos de ferro em Portugal.

10

1890 — Realiza-se a inauguração oficial da linha de Salamanca a Peneranda.

11

1906 — Chega a primeira locomotiva ao apeadeiro de Aveleda, a 7 quilómetros de Vila Real.

12

1890 — Com o capital de 110.000 francos e o título de Kempische-Stoomtram-Maatschappij, constitui-se em Heyst-op-Den-Berg (Bélgica) uma sociedade anónima, com o fim de explorar caminhos de ferro distritais tanto na Bélgica como no estranjeiro.

13

1863 — Inaugura-se no Cabo da Boa Esperança o caminho de ferro do Cabo a Stellenbasch.

14

1887 — É aberta à exploração a linha de caminho de ferro de Serpa a Pias.

15

1893 — Conhece-se oficialmente que a linha férrea de Buenos Aires até à Base da Cordelheira dos Andes é a mais rectilínia que se observa, pois que num percurso de 340 quilómetros não tem uma única curva.

16

1893 — Na Sociedade de Geografia de Lisboa é instalada a Comissão de Caminhos de Ferro.

17

1898 — A Imprensa espanhola anuncia a fusão das Companhias de Medina del Campo e Salamanca e de Salamanca à fronteira portuguesa, mediante convénios celebrados com um banqueiro português.

18

1900 — É autorizada a construção, sem subvenção do Estado, de uma linha férrea de Veriña ao porto de Muset (Espanha).

19

1898 — O governo russo aprova o projecto de construção de uma linha de Bakhtchisarai a Yalta, na Crimeia.

20

1894 — O governo brasileiro dá por caduca a concessão para a construção e exploração da estrada de ferro de Tijuca ao Rio de Janeiro.

21

1891 — É publicado o decreto da organização e regulamentos dos serviços fiscais de exploração dos Caminhos de Ferro em Portugal.

22

1898 — A Companhia del Sur, de España, inicia os trabalhos da construção da linha férrea de Moredo a Granada.

23

1902 — Projecta-se a construção de um caminhn de ferro de Vich a Pasteral de Amer. (Espanha).

24

1894 — O governo belga resolve a criação de novos selos de caminho de ferro para as encomendas postais.

25

1898 — Os engenheiros Mata, Eça, Espregueira, Lopes e Sequeira partem de Lisboa para Messines, a fim de examinar se a ponte de Portimão pode ser adaptada à passagem de via férrea.

26

1823 — O Rei D. Luís XIII dá perpètuamente a Luz-Saluces, Villeret e outros a concessão do primeiro caminho de ferro francês (Saint-Etienne a Andrezieus), que só é inaugurado em Julho de 1832.

27

1895 — Inauguram-se oficialmente os trabalhos da construção dos caminhos de ferro de Madrid a Santoña.

28

1902 — São reunidos num só os serviços de fiscalização da exploração comercial dos caminhos de ferro franceses.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

«Hotel Alentejo»

INAUGUROU-SE em Elvas, no dia 16 de Janeiro, o «Hotel Alentejo». Trata-se de um grande melhoramento para aquela histórica e nobre cidade e a iniciativa deve-se a meia dúzia de homens, com os quais a população de Elvas contraiu uma divida de gratidão. E dívidas dessa natureza nunca se pagam, ficando sempre a vencer juros dobrados.

Elvas, não o ignoro, possuia, desde há alguns anos, por iniciativa do Secretariado, uma encantadora Pousada. Ali jantei uma vez e saboreei, com delícia, a cozinha e os soberbos vinhos regionais.

Mas a Pousada de Santa Luzia destina-se a agasalhar cinco hóspedes apenas, e a dar de comer aos turistas de passagem, que de Espanha, por Badajoz, se dirigem a Lisboa.

Não posso nem devo, porque seria injusto, negar utilidade e serviços a esta Pousada, construida numa época em que na histórica e bela cidade só existiam duas ou três modestas pensões.

Mas Elvas é uma região de turismo, não só pelo facto de ter, a meia dúzia de passos, Badajoz à vista, mas também pelo valor das suas obras monumentais, da sua história, das suas curiosidades e dos panoramas que cercam, dando-lhe uma moldura magnificente, de empolgantes e inesquecíveis cenários.

Fachada do «Hotel Alentejo»

Neste momento em que os caminhos de ferro estão renovando notàvelmente o seu material rolante com magníficas carruagens fabricadas na Suiça e nos Estados Unidos e em que os portugueses, mais do que nunca, gostam de viajar na sua terra e descobri-la, isto é, conhecer os seus tesouros de arte, a iniciativa do «Hotel Alentejo» vem conferir à nobre cidade de Elvas a categoria de centro de turismo. Sem hotéis não há turismo — dizem os mestres encartados na matéria. Elvas, de hoje em diante, com o seu esplêndido «Hotel Alentejo» oferece a todos os curiosos das nossas cidades de província, tão ricas de tradições e de obras de arte, condições excepcionais para um fim de semana ou para umas férias de repouso.

O «Hotel Alentejo», situado num dos melhores sítios de Elvas, foi construido sob projecto de dois notáveis arquitectos Nuno Teotónio Pereira e Vasco Regaleira, que se inspiraram no estilo tradicional português, dando-nos, assim, uma verdadeira obra de arte, de cunho e sabor alentejano.

Além das suas funções de palácio de hospedagem e turismo, o «Hotel Alentejo», pela sua formosa traça arquitectónica, vem contribuir também para o enriquecimento da estética de uma das mais belas cidades portuguesas.

Turismo e clima

UM amigo meu estrangeiro, residente há muitos anos em Portugal e que, por esse facto, é um dos mais sinceros amigos do nosso país, dizia-me um dia destes: os portugueses, que descobriram novos continentes e o caminho marítimo para a India, orgulham-se dos seus vinhos, que são, de facto, preciosos; do sal e da cortiça, que são, também, factores da riqueza nacional, mas não descobriram ainda que este maravilhoso país de sol possui um clima excepcional, que, a ser inteligentemente explorado, talvez representasse, num futuro muito próximo, uma fonte de riqueza colectiva superior àqueles grandes factores económicos.

Onde há um inverno tão ameno como o que se disfruta em Portugal? Nem no sul da França, nem na

Itália. Exceptuando meia dúzia de dias verdadeiramente quentes, o verão de Lisboa corresponde à primavera de Madrid e à de Nova York.

E porque eu o quisesse interromper, apresentando-lhe o facto de termos o Estoril e Cascais, às portas de Lisboa, a comprovar que os portugueses já tinham descoberto o valor do nosso clima, o meu amigo aduziu logo, em favor da sua tese, que isso não bastava, que era preciso muito mais. Para atrair os estrangeiros e demorá-los por cá o maior número de dias possível será suficiente o Casino do Estoril? Parece bem que não. Existe, por ventura, em Lisboa, um «Music-hall», um grande teatro de revista, onde os estrangeiros passem divertidamente algumas horas da noite?

Em muitas coisas tive eu de concordar com aquele meu amigo. Nós, portugueses, temos, efectivamente, no nosso clima excepcional uma futura fonte de riqueza e não temos sabido aproveitá-la devidamente, porque quase a ignoramos.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Nova Companhia de Circo.
EDEN — Ás 15,30 e 21,30 — «Carta dxma desconhecida».
OLIMPIA — Ás 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

A. A. Macedo Basto
LISBOA — ÁFRICA
Sede:
Rua do Cais de Santarém, 32, 1.º
Caixa Postal, 674 — Telef. 2 6496

SUCURSAIS:
LUANDA
Rua Sousa Lara — Caixa Postal, 678

LOURENÇO MARQUES
Rua Araujo, 87 — Caixa Postal, 1184

Telegramas:
AMATO { LISBOA / LOURENÇO MARQUES / LUANDA

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Fevereiro de 1899)

Commissão de tarifas

Reuniu no dia 21 esta commissão, sendo presentes e apreciados diversos pareceres sobre asumptos da sua alçada.

O sr. Cabral Couceiro apresentou tres relatorios sobre: uma apresentação da companhia Tavirense de Moagens e Massas pedindo para lhe ser extensiva ás estações entre Messines e Faro a classe A da tarifa especial n.º 2 de p. v. do sul e sueste: um requerimento da companhia de Massas e Moagens de Beja pedindo alterações na tarifa especial n.º 2 p. v. do sul e sueste, e a proposta do sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro para reduzir a tarifa n.º 4 de g. v. (bilhetes de assignatura) 75 °/₀, tão sómente para os empregados da companhia real e com a reciprocidade de concessão.

Foram todos approvados.

O sr. Le Cocq tambem apresentou tres pareceres, que foram approvados sobre:

Projecto de tarifa N. B. n.º 3 de g. v. da companhia da Beira Alta, combinada com a companhia real.

Projecto de tarifa P. n.º 4 de g. v. da companhia de Guimarães.

Projecto de tarifa P. n.º 3 de g. v. da companhia real dos caminhos ferro, combinada com os caminhos de ferro do Minho e Douro.

O sr. João Joaquim de Mattos leu um parecer sobre a proposta da companhia real para substituir a tarifa especial n.º 1 nas linhas de Torres á Figueira e Alfarellos pelas especiaes que são já hoje applicaveis nas outras linhas da companhia, nas quaes algumas modificações são introduzidas no sentido de baratear alguns preços. Foi approvado.

Por parte do sr. Almeida Eça foi presente relatorio sobre a tarifa E. P. n.º 6 combinada com a companhia do Alicante, para o transporte de breu, sendo egualmente approvado.

Nada se resolveu sobre a apreciação de varios contractos, porque entre os membros da commissão ha opiniões contrarias a este respeito, discutindo-se por isso muito o assumpto, e ficando ainda pendente para outra sessão.

Linhas portuguesas

S. Pedro da Cova — Uma commissão, composta dos srs. presidente da camara municipal e administrador do concelho de Gondomar, bem como de varios proprietarios no mesmo concelho, procurou ha dias o sr. dr. Sousa Pinto, deputado pelo Porto, pedindo-lhe a sua interferencia junto do sr. ministro das obras publicas para que a breve trecho esta linha se traduza em realidade, em harmonia com o traçado indicado na representação da camara municipal de Gondomar.

O sr. dr. Sousa Pinto prometteu empregar o melhor dos seus esforços em conformidade dos desejos da commissão.

— Tres commissões de proprietarios de Rio Tinto, Fanzeres e minas de Ervedosa foram ha dias pedir ao sr. governador civil do Porto que se interessasse por que a nova via ferrea em estudo comece em Rio Tinto e siga a S. Pedro por Fanzeres, no que se demonstram vantagens n'uma representação pelas mesmas commissões dirigida a Sua Magestade.

PROBLEMAS SOCIAIS

Exortação à Juventude que é a Nação de amanhã...

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

SÃO muitos os problemas que tenho entre mãos para tratar e dar-lhes, segundo conceitos próprios, solução que pareça viável. Alguns exigem estudo atento e discussão das soluções... Por isso busquei no meu diário matéria para nova questão. E deparei com um tema que amo acima de tudo e que já ventilei, no Porto, pela Rádio.

Eis o que escrevi para mim mesmo, já lá vão dois anos, e agora roubo ao silêncio do meu «diário íntimo»:

— Trago enraizada na mente uma ideia. Mas é dificultoso pô-la em marcha. Gostava se fundasse em Portugal uma Liga de profilaxia mental, isto é, um organismo destinado a coar e depurar o heterogéneo estado espiritual, em que se forma a mocidade de hoje. Para bem dizer nem existe estado espiritual nessa juventude fresca que, na escola, na oficina e no campo, se espalha, país fora. Existem paixões desordenadas, vontades contrariadas, educações unilaterais e defeituosas — enfim, uma mocidade que vibra e se excita como o garotio da rua, e já não vibra e se excita, quando contempla manifestações de arte e cultura.

Em suma, essa chama cintilante e calorífica que ruboresce os corações jovens, esfriou e quase se apaga. O culto da velocidade e da vertigem e do desporto mal orientado são os factores da crise, que — custe o que custar — temos de reconhecer para lhe estudar a cura.

Urge reacender essa chama luminosa. E formar rapazes e raparigas, afeitos à vida moderna e às suas inovações, mas bem formados naquelas fontes de civismo e cultura, que sempre impuseram o espírito da Humanidade. No campo cívico há um montão de requesitos de que a mocidade se alheia, envergonhando nossos pais e avós, com o uso genérico de futilidades e processos que ofendem até o bom senso. No campo cultural quase não há jovens que cultivem a arte, nos seus variados aspectos. E, se há alguns apóstolos que a cultivam, com vocação e honestidade, não há «massa» educada para a contemplar e apreciar e aplaudir! Exemplos para quê? Veja-se a percentagem de jovens que se educam na arte de declamar, compor, pintar, esculpir, etc. E razoável essa percentagem, dirão! Veja-se agora a percentagem de jovens que visitam exposições de pintura, que frequentam espectáculos de teatro (não falo de revista, de sátira prosaica), que se reunem em tertúlias de sabor intelectual, tão apetecidas em épocas idas. Contudo, nas bancadas dos campos de futebol e dos ringues de box ou luta livre, predomina a frequência da juventude. Sintoma de crise, que um novo apresenta para que os velhos analisem...

A chama luminosa jámais reviverá, enquanto não partir da própria mocidade o brado militante da revolução e restauração dos costumes. Revolução e restauração, com sentido ético e estético, são duas fases a completar-se.

E deve partir de estudantes e não estudantes a voz de comando. Eu preconizo a formação duma Liga, que com o auxílio de jornais e revistas, da rádio e do livro, se apresente em Portugal para insuflar um sopro de vida e expressão na mocidade, que nos parece apática e descolorida, dentro das circunstâncias que ficam expostas. Mais se assemelha a um corpo pastoso que se pode dedilhar e informar como aprouver ao escultor. E, se tal propriedade ajuda melhor a sua formação, pode por outro lado considerar-se inconveniente à juventude. Atendendo a que ela será o pilar inquebrantável da Nação de amanhã, convém, sobretudo, que ela seja independente, briosa, dinâmica, sensível e cultivada. Aqueles predicados, juntos a uma vontade coerente, ao senso comum, ao sentido de justiça e humanidade e à criação de personalidade, por si, darão robustez invencível à consciência dos novos. A ausência de tais qualidades é certeza duma anemia que ameaça decompor e destruir...

Importa, pois, que jovens dignos se unam e deiem braços à tarefa de chamar a atenção de toda a massa juvenil para os mais delicados problemas que se prendem com a educação cívica e intelectual. Quando se fala de mocidade, está implícita a ideia que engloba todos os jovens, oriundos de classes pobres e ricas, modestas e representativas. E assim tão salutar espírito de cooperação seria mesmo proveitoso no que respeita a moderar a existência de castas, que por influência de empenhos e dinheiro, contribuem para desprezar o valor de tantos jovens inteligentes, vindos de origem humilde.

Conjugados os esforços para realizar a empresa, então, viria o indispensável auxílio dos poderes públicos, dos sociólogos e dos pedagogistas, afim de ser elaborado o programa eficaz, em que haverá de apoiar a revolução e a restauração anunciada.

Que o brado militante ecoe, é o quanto desejo! Que a juventude seja digna do passado é o ideal! Que a juventude tenha vigor e formação para enfrentar o Portugal de amanhã é o quanto a Nação precisa!

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSAO DE CENSURA

O Governo Português

resgatou a linha da Companhia "Beira Railways", que liga o porto da Beira à Rodésia

COMO tivemos a feliz oportunidade de arquivar no nosso último número, o governo português adquiriu, por 4 milhões de libras, os direitos da «Companhia Beira Railways» que liga o porto da Beira à Rodésia.

Não se trata de uma simples aquisição de uma linha férrea. A sua nacionalização não se reveste apenas de carácter sentimental ou patriótico: assume também um aspecto de valorização económica de uma importante zona da nossa província ultramarina. O progresso do importante porto da Beira, que também foi resgatado recentemente, oferece, daqui em diante, mais largas e seguras perspectivas.

Toda a imprensa da Metrópole e das Colónias registou o facto com o devido relevo. Estamos, na verdade, na presença de um acontecimento nacional de grande envergadura.

Lemos, a propósito, no «Jornal da Marinha Mercante», (n.º 78, de 15 de Dezembro) um notável artigo subscrito pelo ilustre jornalista sr. Mimoso Moreira, no qual se relata a história completa das negociações que, com tanto êxito, se levaram a efeito.

Mimoso Moreira, depois de recordar a acção do ministro das Colónias, Professor Doutor Marcelo Caetano, no sentido de Portugal entrar na posse efectiva do porto da Beira e da linha da Companhia «Beira Railways», escreve:

Competente e aturado trabalho do Conselho do Império Colonial

Julgamos saber que o sr. Ministro das Colónias algo produziu nesse sentido. Mas foi o seu sucessor, sr. capitão Teófilo Duarte, quem, em briosa e patriótica continuidade, entregou, em muito boa hora, ao Conselho do Império Colonial o estudo da posição deste problema, que acompanhou pessoalmente na sua qualidade de presidente do organismo.

Vem a propósito recordar que esteve em Lisboa e forneceu preciosos subsídios esclarecedores o sr. engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, director dos portos, caminhos de ferro e transportes da colónia de Moçambique, personalidade de reconhecida competência, não só pelo seu longo exercício do cargo, superintendente no movimento portuário e ferroviário da colónia, como pelos seus vastos conhecimentos da política económica da África do Sul e Oriental.

O bom encaminhamento da questão obrigou ao contacto com entidades britânicas, dada a inter-dependência do nosso território com os da Rodésia e da Niassalândia. A zona de influência do porto da Beira não se circunscreve à Província de Manica e Sofala, mas é, como todos sabem, a saída natural para o Índico das duas colónias citadas. O apoio que lhe presta o tráfego dos dois caminhos de ferro em exploração — o Beira Railwy's e o Trans-Zambézia, ambos de empresas estrangeiras, a isso igualmente determinou.

Por esse motivo estiveram também em Portugal vários administradores do porto e do caminho de ferro, tendo-se celebrado várias reuniões. Como informámos na nossa edição de Fevereiro deste ano (pag. 37 do n.º 68) essas entidades regressaram a Inglaterra sem se ter chegado a um acordo. Pelo menos, da falta de qualquer comunicado oficioso esclarecedor pode deduzir-se que as negociações não tinham chegado a um resultado definitivo, transpirando haver opiniões desencontradas e exigências incomportáveis.

Essas contrariedades mais sobreelevam o empreendimento nacional consumado e justificam os louvores de que são credores o governo português e os seus cooperadores.

A posição delicada da exploração do Porto da Beira

Entretanto a situação do porto da Beira agravava-se. Também o «Jornal da Marinha Mercante» se fez eco, acompanhando a imprensa da colónia de Moçambique, da «barragem» produzida nos meios relacionados da União Sul Africana, fundamentada no congestionamento de mercadorias no porto. Os dois caminhos de ferro não davam o rendimento necessário para um regular tráfego, nomeadamente o da Beira Railway's. É preciso conhecer o traçado desta linha e região que atravessa, para se fazer uma ideia das dificuldades do trânsito. Apesar de se efectuarem duas dezenas de comboios, diàriamente, estes têm de ser rebocados por dois tipos de locomotivas e o tráfego ascendente faz-se, por natureza da altitude que se manifesta até Macequece (e depois da fronteira mais acentuada), com sentida dificuldade. Também se reconheceu não serem suficientes para o incremento do movimento os armazéns e mais equipamento do porto.

Na Rodésia do Sul decorreram vários estudos, cometidos à «Rhodesia Federated Chamber of Commerce» para encarar o problema e dos seus resultados e propostas também o «Jornal da Marinha Mercante» fez menção, na sua edição de Fevereiro último (pg. 36 do n.º 68).

Igualmente publicámos no nosso número de Abril pretérito (pg. 19 do n.º 70) uma transcrição do «The Rhodezia Herald», onde se observava: *A interrupção de visitas de navios ingleses ao porto da Beira, durante as últimas semanas, foi uma sábia medida, muito benéfica para todos os navios que ali costumam tocar e que deu ao porto da Beira a oportunidade de dar a saída a todo o volume de trânsito que o atravancava, trabalho esse que já se encontra muito adiantado.*

A transcrita informação focava a prioridade dada a certos navios e concluia por uma referência aos comentários dos jornais moçambicanos, respondendo ao «Star», da União — que publicara observações insidiosas à capacidade administrativa dos portugueses, verberando aqueles a atitude do jornal que conhecia a quem pertenciam as responsabilidades, pois confusamente atribuía a Portugal a impotência funcional de empresas privadas britânicas.

Só pretendendo com estas citações demonstrar que acompanhámos o assunto, podendo com elas mostrar termos marcado observação na imprensa da Metrópole, pois, em boa verdade, não se deparou paralelo interesse ao nosso - talvez porque o «Jornal da Marinha Mercante» seja redigido por pessoas com conhecimentos pessoal e directo do porto, dos caminhos de ferro que o servem, da navegação que o frequenta e mais política económica relacionada.

Quando em Agosto último registámos o resgate da concessão à Beira Works, da exploração do porto da Beira, frisámos que já muitas páginas do «Jornal da Marinha Mercante» se tinham ocupado com uma questão que não tinha outra solução. «Bem hajam, pois — acrescentámos — o sr. Ministro das Colónias e o governo por terem encarado a única solução airosa para o caso».

Mas esta solução não se apresentava definitiva. O Governo da Rodésia tinha nacionalizado a linha férrea até Macequece. Impunha-se que o governo português o fizesse quanto ao troço da linha da fronteira portuguesa ao litoral.

Novas lucubrações se efectuaram, novas reuniões com delegados britânicos deslocados de Londres a Portugal, incluindo sir Douglas Malcolm, presidente do conselho de administração da Beira Railway's e da British South African Company — se celebraram. O Governador da Rodésia, sr. Huggins, deu-nos a honra da sua visita, tendo recebido acolhimento cordial do governo português.

Salazar — em superior decisão, determinou: «nacionalize-se»

A compra dos caminhos de ferro da empresa Beira Railway's acabou por ser consumada, nos termos e consoante as condições expostas pelo sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Vibrou a Nação com o sucedido, não só na Metrópole como nos territórios do seu prolongamento na Ultramar. De toda a parte o nosso Governo recebeu calorosas felicitações.

Em Moçambique o acontecimento despertou justificado e manifesto regozijo. Associou-se uma manifestação em Lourenço Marques, em que o governador geral, sr. comandante Gabriel Teixeira, transmitiu à Mãe-Pátria o apreço dos residentes ao acto e decisão do Governo — com uma saudação carinhosa e patriótica, do sr. Ministro das Colónias.

Nela, o sr. capitão Teófilo Duarte afirmou:

«Portugueses de Moçambique — o ministro das Colónias, que neste momento glorioso da vida nacional e em especial da moçambicana, se vos dirige, fá-lo por delegação special do sr. Presidente do Conselho, com o fim de vos saudar, em seu nome, e no de todo o Governo português; e isso, devido ao acontecimento transcendente, que deu origem à manifestação que neste momento se está realizando em Lourenço Marques, capital dessa velha Moçambique, que é a mais progressiva parcela das terras portuguesas de além-mar.

O alto significado político - na nobre acepção da palavra — e a transcendente projecção histórica do resgate do porto da Beira e a compra do caminho de ferro da Beira Railway's, factos estes levados a bom termo, no curto espaço de três meses, são reconhecidos por quantos se orgulham do nome de portugueses, sejam quais forem as suas ideologias. E julgo não exagerar afirmando que tais operações, que visam a integrar no património nacional uma actividade que dificuldades de ordem financeira e de prestígio, do século passado, tinham colocado em mãos estranhas, tais operações, repito, juntando-se a tantas outras da vida nacional dos últimos anos justificam, sobejamente, a situação de excepcional relevo do homem que tornou possível a realização de tantas aspirações».

O ministro aludiu às complexas negociações entre ingleses e portugueses, levadas a cabo neste ministério, sob a direcção do vice-presidente do Conselho do Império Colonial, eng. Vicente Ferreira; e ao Chefe do Governo, como é de direito, e de costume, pertenceu dizer a última e decisiva palavra; e ela foi como sempre, eloquente e pratriótica: «Nacionalize-se». Exaltou o ambiente de cordealidade que sempre se manteve entre os negociadores e pôs em relevo o facto de Portugal, a par da sua tradicional política colonial, ter timbrado sempre por adoptar normas de perfeita colaboração internacional.

O sr. capitão Teófilo Duarte terminou por exortar os moçambicanos a conservarem a sua fé nos gloriosos destinos de Portugal e em Salazar, cuja «obra de ressurreição metropolitana se estende já ao Ultramar».

«Tende fé, finalmente — concluiu — em quantos com ele colaboram, ministros aqui, ou governadores aí, pois todos estão animados do maior dinamismo e boa vontade, em colaborar numa obra que já cruzou o limiar da História. Sêde sempre, vós que daqui partistes, ou que já aí nascestes bons portugueses, daqueles que criaram um império e que no-lo transmitiram.

«Portugueses de ouro se chamava outrora aos nossos antepassados do Século XVI. Espero bem que portugueses de ouro se possa chamar sempre àqueles que, como vós e vossos filhos, trabalham na bendita terra moçambicana!»

O valor e equipamento do porto e dos caminhos de ferro que o servem

As informações fornecidas e publicadas nos jornais diários sobre o Porto da Beira alcançam apenas os primeiros cinco meses do ano de 1943. Nós possuímos elementos mais actualizados, abrangendo o ano 1946 e de origem também oficial.

Dispensamo-nos de fazer uma rezenha do equipamento do Porto da Beira, pois foi desenvolvidamente relatado no n.º 2 do «Jornal da Marinha Mercante». Mas há motivo para divulgar quanto de mais moderno se conhece sobre o movimento do porto e valor dos caminhos de ferro que o servem.

Entraram no ano de 1946 no Porto da Beira 542 navios, com a tonelagem bruta de 2.838.363. O número de passageiros embarcados foi de 6.601 e o dos desembarcados de 4.118. A carga carregada acusou 577.553 toneladas e a descarregada 332.214. O movimento da carga baldeada foi de 66.247 tons. entrada e 67.606 toneladas, saída. O manuseamento total de mercadorias atingiu, portanto, 1.203.621 toneladas.

As receitas do Porto (também em 1946) totalizaram 69.700.349 escudos. Foram as taxas de cais e manuseamento que lhe deram maior contribuição: 56.201.733 escudos. As de armazenagem de mercadorias 3.744.933 escudos e as de estiva 1.415.507 escudos.

O maior número de navios de longo curso entrados (389) foram de nacionalidade britânica: 215; e americana: 76. A navegação portuguesa com navios desta classe está representada apenas por 31 unidades.

Este ano de 1946 e o de 1947 deviam ter sido cruciais para o Porto da Beira. O seu movimento distanciou-se bastante do de Lourenço Marques; como se distanciou, igualmente, do movimento dos anos anteriores. Bastará citar que dez anos antes, ou seja, em 1936, tinham no porto entrado 709 navios; em 1937, mais - 728; em 1938 (ou seja um recuo de dez ao decorrente ano), 710 unidades, englobando 4.198.602 tons. Não há, todavia, razões para não admitir que o porto volte ao seu apogeu do tempo anterior à guerra.

Vejamos, em seguida, os caminhos de ferro, como agentes subsidiários do tráfego terrestre.

Como já temos referido, são o da Beira a Macequece (fronteira da Rodésia do Sul, em cujo sistema de comunica-

ções ferroviárias entronca) e o Trans-Zambésia, que liga a Beira ao território da Niassalândia.

Do primeiro foram recentemente divulgados bastantes pormenores, por ter sido adquirido pelo Governo português. Julgamos dispensável desenvolver a sua história, pois é conhecida: construído e explorado pela Beira Railway's Company, levou vida precária desde Outubro de 1892 até Agosto de 1900, data em que se concluiu a substituição da sua bitola de 0,75 m. para a de 1,067 m. (a usada em toda a África do Sul).

Este caminho de ferro tem 407,690 m. de via, sendo 317,640 m. pròpriamente de desenvolvimento entre o porto e a fronteira, apoiado em 36 estações e apeadeiros; e 90,050 m. de linhas de serviço no porto e desvios particulares na sua extensão.

Possui 24 locomotivas (na sua maioria do tipo «Garrat», de grande poder de reboque, pois arrastam comboios de 450 toneladas de peso, nas grandes subidas até Umtali, substituindo as que efectuam o tráfego até Vila Machado); 326 vagões; e *apenas duas carruagens* para passageiros — segundo se vê do quadro fornecido pelo último «Anuário Estatístico da colónia de Moçambique.

Da mesma origem colhemos que transportou durante o ano de 1946:

Passageiros — de 1.ª classe, 11.748; de 2.ª, 42.847; e de 3.ª, 161.655. Total, 216.250.

Carga — mercadorias, 981.668 toneladas; animais, 4.430.

Receitas do tráfego — de passageiros, 5.145.400$; mercadorias, em pequena velocidade, 87.324 100$; cobranças diversas, 2.600.200$. Total, 95,069.400$.

O Trans-Zambézia Railway tem quase o mesmo desenvolvimento de traçado no território nacional, mas o tráfego é bastante inferior. Anotamos utilizar o seu material circulante a linha da Beira Railway's no primeiro troço que vai do litoral até à estação do Dondo, ou sejam 32 quilómetros — seguindo depois por territórios das circunscrições civis de Cheringoma, Chupanga e Sena, da província de de Manica e Sofala, até à fronteira com a Nissalândia, apoiada em 22 estações e apeadeiros.

A Trans-Zambézia Railway Co., por concessão do Governo português, abriu em 1922 à exploração os primeiros 251 quilómetros, alcançando na Murraça, a margem direita do grande rio Zambeze. Para o atravessar foi necessário construir uma das maiores pontes do Mundo (pelo menos a mais extensa de África e a mais importante em territórios nacionais), pois tem 3.677 m., tendo sido contruída com o apoio do Governo inglês.

É constituída por um viaduto, sete tramos secundários, trinta e três tramos principais e seis tramos de acesso, sendo a superstrutura da ponte toda metálica. Ficou concluída e aberta ao tráfego em 1936, após cinco anos de trabalhos.

Durante muitos anos e enquanto não se concluíu a ponte, o tráfego de além Zambeze fazia-se pela via fluvial e utilizando uma linha férrea, extensão de 60 quilómetros, construída pela Central África Railway & Co., que prolongava em território nacional o caminho de ferro da Niassalândia, por sua vez construído pela Shire Higland Railway.

Como se vê, pelo menos, três empresas ferroviárias britânicas contribuíam para o tráfego da zona de influência do Porto da Beira.

Concluída a ponte, construiram-se prolongamentos ferroviários na zona da margem direita, da Murraça até Sena; e do Baué a Dona Ana, na margem esquerda.

Desapareceram, assim, os inconvenientes dos transbordos de passageiros e mercadorias e a Trans-Zambézia Railway tomou então a exploração de toda a linha, assim distribuída: troço da Beira ao Dondo (via pertencente ao Beira Railway's) 32 quilómetros; troço do Dondo ao Sena (pertencente ao Trans-Zambézia) 289,6 quilómetros; troço do Sena à fronteira (pertencente à Central África Railway & Co.) 40 quilómetros.

Possui nove locomotivas, oito furgões, quinze carruagens para passageiros, 143 vagões e quatro automotoras.

O transporte de passageiros representou-se em 1946 por 118.112, sendo 3.868 em 1.ª classe, 6.109 em 2.ª e 108.135 em 3.ª. De mercadorias, 173.384 tons. e mais 1.178 animais.

Os rendimentos acusaram no mesmo ano 39.096.917$ sendo 5.544.637$ do tráfego de passageiros, 32.174.052$ de mercadorias e 278.228$ de diversas cobranças.

Há ainda outro caminho de ferro a contribuir para o tráfego do Porto da Beira: o de Tete. Embora em construção, iniciou há tempo o seu concurso, pois tem em exploração mais de uma centena de quilómetros. No ano de 1946 transitaram pelo troço construído 279 comboios, assinalando-se o transporte de 9.132 passageiros e 4.402 tons. de mercadorias. Este tráfego deve aumentar consideràvelmente quando a linha atingir a grande região carbonífera do Moatize (onde também existe ferro e cobre); e depois, a região planática do distrito de Tete, com centro em Faracungo, apoiando e promovendo o desenvolvimento da agricultura e pecuária regional. Não é demais acentuar que esta zona da colónia de Moçambique disfruta de justificada fama de riqueza mineira.

Necessidade de unificação do sistema ferroviário que serve o porto da Beira

Depois desta exposição permitimo-nos acentuar a nossa estranheza pelo deficiente esclarecimento que se fez, ao público, no transcendente acto que foi o da aquisição do caminho de ferro da Beira a Macequece — pois nem oficiosa nem particularmente, se aos comentários da Imprensa se pode dar este significado, para os destrinçar dos comunicados e comentários produzidos pelas entidades oficiais, se observou, em comunicados, discursos ou notícias, quaisquer alusões ao sistema ferroviário que serve o Porto da Beira, dando a impressão de existir apenas o da Beira! Alguns diários de categoria na imprensa nacional chegaram, lamentàvelmente, a induzir em erro a compreensão dos seus leitores — e muitos são aqueles que desconhecem estes pormenores do fomento colonial — ilustrando a notícia do resgate do caminho de ferro da Beira com a ponte do Zambeze, que pertence ao Trans-Zambeziano!... E não sabemos porque razão, nas considerações feitas aos recursos e futuro do Porto da Beira se não fizeram alusões à contribuição do Trans-Zambeziano e do caminho de ferro de Tete, que parte de Dona Ana, na linha britânica apoiado — e *que já é uma realidade*, de objectivos suficientemente consolidados para ser esquecido!!

Por estas razões não se pode atribuir apenas ao Caminho de Ferro da Beira Railwy's importância política econóimca — porque os outros agentes de tráfego o têm também; como não se pode deixar de fazer-lhes referência, pois é na linha agora adquirida pelo Estado que terá de tansitar o material circulante ferroviário que para a Beira tem trazido e continuará a trazer, mercadorias e passageiros de além Zambézia: do território nacional e da Niassalândia.

Da nossa longa descrição infere-se que foi o «Jornal da Marinha Mercante» um dos raros que anunciaram, primeiro, o aconselhável resgate do equipamento do porto da Beira Works; e depois da linha férrea Beira-Rodésia.

Por dedução, aqui profetizamos, para um futuro que oxalá não seja distante, o resgate das linhas férreas das empresas Trans-Zambézia Railw y Co. e Central África Railway Co., pois só assim terminará a inter-dependência de todo este tráfego, como explicámos; e a sua integração no sistema geral de administração a cargo da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, da colónia de Moçambique.

Linhas Estrangeiras

BÉLGICA Entre as duas guerras foi muito discutida a vantagem das locomotivas a vapor, das automotoras e do material eléctrico. Reserva-se ao vapor os transportes pesados e rápidos, mas já se chegou à conclusão de que as locomotivas a vapor podem transportar comboios leves com a velocidade de 200 quilómetros à hora.

As automotoras eram destinadas a linhas secundárias mas descobriu-se que nas grandes linhas, como na de Bruxelas-Gand, faziam 52 quilómetros em 27 minutos e um «recórd» de 144 quilómetros em linha recta.

O comboio eléctrico larga com desigualdade e a vapor conseguem-se acelerações de 15 centímetros por segundo enquanto se chega a 60 centímetros com a electricidade.

Depois de uma paragem com o vapor são precisos 107 segundos para readquirir uma velocidade de 60 quilómetros e com a electricidade só 27 segundos.

Os engenheiros citam razões de aderência e a supressão do fumo onde há grandes subterrâneos. Antes do fim da guerra em 26 de Abril de 1945, Mr. Rongvaux, ministro dinâmico das Comunicações nomeou uma comissão nacional de electrificação dos caminhos de ferro. Dizia que a urgência de renovar o material destruído pela guerra impunha a urgência da electrificação. O presidente Mr. Anseele observava que só a electrificação consente as soluções rápidas à americana.

A electrificação, além de ligar os centros industriais com rapidez, produz, segundo o deputado de Gand, uma influência favorável na vida social e na cultura do povo. Viaja-se mais e lê-se mais. Desde 1835 que funciona Bruxelas-Anvers. Um programa de 1500 quilómetros ligará dentro de alguns anos todas as cidades importantes da Bélgica. As cidades industriais de Liège, Charleroi e Mons já estão ligadas entre si, bem como aos portos de Anvers e Gand.

A rede belga compreende 3.000 quilómetros de linhas duplas e 1991 quilómetros de linhas simples, mas o grande tráfego está concentrado nas linhas cuja transformação está prevista 70 %.

SUÉCIA Reformou se no fim do ano de 1948, depois de onze anos de cargo, o sr. Gustaf Dahlbeck, Director Geral da maior empresa comercial da Suécia, os Caminhos de Ferro do Estado.

O tempo que se manteve no cargo foi de intenso desenvolvimento. A incorporação de um grande número de linhas privadas contribuiu para dobrar a rede de linhas dos Caminhos de Ferro do Estado, cujo comprimento total é agora de 14.574 quilómetros, enquanto que em 1938 era de 7.987 quilómetros. Desde 1938 o número de passageiros mais do que duplicou para 120 milhões e a carga duplicou para 3 ½ milhões. Durante o mesmo período as carreiras de autocarros e automóveis dos Caminhos de Ferro do Estado aumentaram de 4.450 para 18.400 quilómetros. A electrificação intensiva contribuiu para maior capacidade, maior conforto e mais velocidade, declarou o Director Geral cessante, numa entrevista.

Maiores facilidades de viagens confortáveis tem sido o lema que norteia os Caminhos de Ferro do Estado sueco. Hoje, 85 por cento do tráfego é feito por comboios eléctricos e a velocidade máxima naigumas linhas passou de 90 para 120 quilómetros à hora. Em 1948 foram postos ao serviço combóios aerodinâmicos, ligando a capital com as cidades mais importantes do Sul e do Oeste.

A rapidez dos transportes tende a aumentar, com a construção de via dupla e reforço do leito das vias.

CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:
SODIL
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.DA
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

CEL
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Publicações recebidas

Administração Geral do Porto de Lisboa
— Relatório de 1947.

O progresso do porto de Lisboa continua a acentuar-se — informa-nos o sr. engenheiro Salvador de Sá Nogueira, ao iniciar, sob o título de *Algumas considerações*, o Relatório (Volume I) referente às contas do ano de 1947, da Administração Geral do Porto de Lisboa. Essa informação é apoiada em números e na comparação dos resultados daquele ano com os de 1946. Não só aumentou, em 1947, o valor efectivo do património, como aumentaram, consideràvelmente, o movimento total de valores na tesouraria e o movimento dos navios entrados.

Quanto às obras no porto, tanto terrestres como marítimas, incluindo o seu apetrechamento, prosseguem com o ritmo conveniente.

O ilustre engenheiro, sr. Salvador de Sá Nogueira, a propósito dessas obras escreve o seguinte:

«Estes melhoramentos interessam por igual à defesa nacional, ao comércio, à indústria e à agricultura nacionais, tanto metropolitanos, como ultramarinos, e não menos à navegação em geral.

O porto de Lisboa, *Clavis Imperii* isto é, chave do Império Português, tem diante de si altos destinos e desempenhará, num futuro próximo, um grande papel económico.

O ilustre engenheiro que, há 20 anos, vem dedicando, na qualidade de administrador geral, o melhor do seu esforço ao porto de Lisboa, formula neste Relatório o desejo de que, por um lado, como porto do Império e, por outro, como porto internacional, se constitua em mercado, na Europa, de produtos das nossas colónias e de países da América do Norte, Central e do Sul, designadamente do Brasil, dos Estados Unidos da América e do Canadá.

Entre os problemas que mais têm merecido a atenção da Administração Geral do Porto de Lisboa é o dos transportes fluviais de passageiros, mercadorias e veículos. Vai resolvê-lo o decreto-lei n.º 36.623 de 24 de Novembro de 1947, que, em obediência ao disposto no § 1.º do art. 1.º, promove a fusão das actuais empresas.

Pelo decreto-lei n.º 36.976, de 20 de Julho de 1948, foi extinto o cargo de administrador geral do porto de Lisboa. O sr. engenheiro Salvador de Sá Nogueira aproveita, nessa data, o ensejo para, ao assinar, naquela qualidade, o seu último relatório, expressar novamente, mas desta vez em público, a todos os funcionários que trabalharam sob a sua direcção, o seu reconhecimento pela proficiente e leal colaboração que lhe prestaram durante vinte anos.

Este Relatório, como os anteriores, foi organizado pelo Dr. Raúl Humberto de Lima Simões, licenciado em ciências económicas e financeiras. São dele as seguintes afirmações:

«O futuro de Portugal *está no mar*, não está nem na terra nem na oficina, não está nem na agricultura nem na indústria, ambas, apesar dos progressos da técnica e de muito que têm produzido em prol do desenvolvimento económico nacional, de limitadas possibilidades.

«O futuro de Portugal está no *comércio e na navegação*, e esta expressão, estas duas palavras que figuravam avisadamente, em letreiro gritante, nos pomposos títulos dos seus reis de outrora, é bem o dístico do destino português.

«O futuro de Portugal, que descobriu mercados e horizontes novos, está no vasto campo de intercâmbio mundial e dos transportes oceânicos que nos ligarão indissolùvelmente ao grande Império de ultramar, que trarão este Império, os seus produtos variados e preciosos para aqui, para o Tejo, para o porto de Lisboa.

«Portugal tem de ser novamente, embora hoje conjuntamente com outros — **senhor do comércio e da navegação.**»

É por isso que, como o sr. engenheiro Salvador de Sá Nogueira, manifestamos também a esperança de que a nova lei orgânica da Administração Geral do Porto de Lisboa, traga para este porto as maiores prosperidades.

Vida Ferroviária

A partir de 1 de Fevereiro são aumentadas as pensões dos reformados e pensionistas dos Caminhos de Ferro do Estado

Por proposta do Sr. Ministro das Comunicações e despacho do Sr. Ministro de Finanças, são aumentadas a partir de hoje, 1 de Fevereiro, as pensões dos reformados e pensionistas dos Caminhos de Ferro.

A percentagem de 50 %, que incidirá sobre as referidas pensões, equiparará, em benefícios, estes antigos servidores do Estado, aos reformados e pensionistas abrangidos pelo decreto-lei n.º 37:115, de 26 de Outubro de 1948.

CASA BRANCA
— DE —
Francisco d'Oliveira Alves

FAZENDAS
MALHAS
MIUDEZAS
PAPELARIA
PERFUMARIAS
NOVIDADES

AVES
NEGRELOS

CHAPEUS
GUARDA-SOIS
CALÇADOS
LOUÇAS
MERCEARIA
MOBÍLIAS

Recortes sem Comentários

Erro de visão

Um deputado britânico escreveu no «Daily Telegraph» êste eloquente testemunho: — Enquanto os aliados se mostram solícitos com a democracia em Espanha, na Polónia e nos povos dominados pela Rússia reina o mêdo, cometem-se assassínios políticos, a liberdade é um mito e as prisões estão cheias de inocentes.

O ódio à Espanha provém simplesmente da vitória de Franco e da derrota dos vermelhos. O resto é paisagem, oportunismo, hipocrisia... A nação de Cid e Isabel, a católica, continua hoje a ser o que foi sempre; quer dizer, um baluarte da civilização cristã que ajudou a dilatar o mundo de além mar.

A luta que levou Franco ao poder foi uma verdadeira cruzada contra a heresia soprada das estepes orientais e dela resultou a primeira derrota da Rússia na sua tentativa de dominar o mundo. É isso que Estaline não perdôa e é daí que deriva a guerra que as quintas colunas comunistas moveram à Espanha para a levarem a capitular.

Onde há, com efeito, mais liberdade: na Rússia ou em Espanha?

Onde há mais terror: em Moscovo ou em Madrid?

Quem foi que, durante grande parte do conflito, mais colaborou com o Reich: Franco ou Estaline?

A resposta é só uma porque não há confronto pelo que diz respeito a liberdades. Pelo que diz respeito a conchavos políticos só os houve entre a Alemanha e a Rússia.

Não há «livro branco» nem «negro» que consiga desvirtuar estas duas verdades: Hitler não conseguiu transpôr os Pirenéus, e não obteve facilidades de espécie alguma em Gibraltar.

Contra isto, há palavras. Se Franco desejou, acaso, a vitória alemã, nada fez de essencial por ela.

Mas, apesar do despotismo russo, das suas ambições, do seu atrevido e ousado imperialismo, a Rússia é objecto de sucessivas simpatias e para a não desgostar tudo se sacrifica, até a tão decantada democracia que nos povos por ela dominados é um verdadeiro mito.

Se Londres, Paris e Washington julgam, que, dessa forma, iludem o mundo, enganam-se. O dia de ámanhã se encarregará de sublinhar os êrros que hoje se cometem, sacrificando vítimas após vítimas, às exigências sucessivas e crescentes de Moscovo e ao ódio do comunismo internacional.

(De *Boa Nova*)

A volta em bicicleta

Tomar foi uma das cidades escolhidas para uma das etapas da XIII volta em bicicleta a Portugal.

Os corredores foram recebidos com a maior hospitalidade, como é timbre desta cidade.

Mas, estes MALDITOS... MAS são sempre o diabo.

A CARAVANA ciclista não correspondeu com a mesma gentileza às facilidades que lhe foram dadas nesta cidade.

Os homens que se serviram do balneário do hospital, portaram-se mal.

Outras queixas também nos consta de outras casas onde ficaram alojados. Pouca correcção e falta de respeito pelos hóspedes dessas casas e até da vizinhança dos prédios contíguos e fronteiros dos Hotéis e Pensões onde ficaram.

Não está certo.

Assim, com esse porte, os desportistas desprestigiam a volta e compremetem a organização.

Dêem ao pedal por essas estradas fora... honrem o seu nome e o do seu clube, mas deixem ficar nas casas onde se instalam, aquilo que NÃO LHES PERTENCE.

(Da *Cidade de Tomar*)

Um homem que quer casar toda a gente... na Austria

Um advogado de Viena pediu autorização oficial para organizar um novo partido político que tem como objecto tornar obrigatório o casamento para todos os solteiros entre os 30 e 65 anos. Esse advogado, dr. Julius Leddihn, tem 75 anos. Leddihn declarou aos jornalistas: «Conto com os votos das mulheres. Não há o direito de haver muito mais mulheres solteiras do que casadas». Declarou que a lei do casamento obrigatório será apoiada por uma pena imposta ao celibatário de aumento de contribuições. Declarou esperar obter 7 ou 8 lugares no Parlamento austríaco mas não conseguiu ainda encontrar candidatos que sejam capazes de defender as suas ideias.

(Do *Progresso de Paredes*)

RELÓGIOS — JOIAS — OURO E PRATAS
de qualidade e requintado bom gôsto
TORROAES
Relojoaria e Ourivesaria
123, RUA DA PRATA, 131 — LISBOA — Telefone 24210

TINTAS PARA TODOS OS FINS
Visite a CASA UPI
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 22
LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ia

Baden-Suíça

Representante Geral em Portugal e Colónias

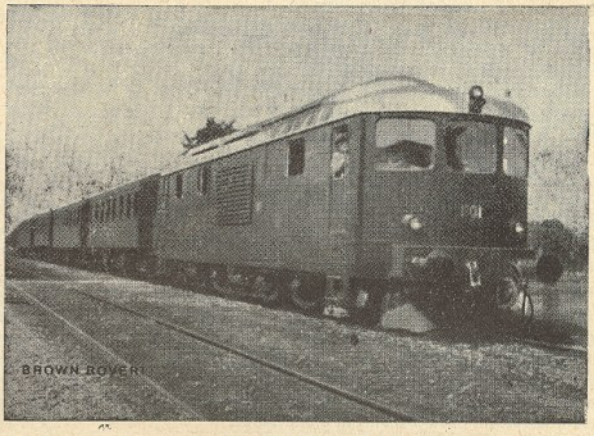
EDOUARD DALPHIN

Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º

PORTO

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 BROWN BOVERI

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

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.da

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA — FUNDADA EM 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS, PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

Fábrica em Ilhavo — AVEIRO

AS PORCELANAS DA **Vista Alegre** RIVALIZAM COM AS MELHORES ESTRANGEIRAS

DEPÓSITOS { **PORTO — Rua Cândido dos Reis, 18**
LISBOA — Largo do Chiado, 18

Sede: Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c — LISBOA

Hotel Atlântico

MONTE ESTORIL

Teleg. ATLANTICO — Telef. 210

A MELHOR SITUAÇÃO E O MAIS MODERNO HOTEL — GRANDES TERRAÇOS VOLTADOS PARA O MAR

Victoria Hotel

Avenida da Liberdade — LISBOA

Teleg. VITORIAOTEL — Telef. 4 9122

O MAIS MODERNO HOTEL COM TODO O CONFORTO MODERNO

Grande Hotel do Porto

Rua de S.ta Catarina — PORTO

Teleg. GRANDOTEL — Telef. 2 8176

SITUADO NA PRINCIPAL RUA
O MELHOR HOTEL DO NORTE DO PAÍS

Todos estes Hotéis têm a classificação de 1.ª categoria

SAPEM

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.
Telefones 5 0854 e 5 0887

FÁBRICA: Póvoa de St.ª Iria — Telef. Póvoa, 1
End. Telegr. «FUTS»

BIDONS em chapa preta e galvanizada

RADIADORES em chapa prensada para aquecimento central

Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.

Entrega imediata aos melhores preços do mercado

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2.

Linha férrea construida e em exploração: Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flôres. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L.DA
PRIMA PELA QUALIDADE DOS SEUS TRABALHOS

PIXE BEM trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.DA
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 20911

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFICIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confôrtos 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 21616 — PORTUGAL

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 tôdas as peles o raro encanto da mocidade.

GLYCOL

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

Á 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
Telefone 64972

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5$50** em sêlos do correio, nome e morada

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigo da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela companhia, tomando responsabilidade em todos os consertos — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 22942

TÁMAR

Significa elegância e bom preço

SAPATARIA

36, Arco Marquês do Alegrete, 40
PORTUGAL Telef. 33210 LISBOA

10 % de desconto aos Ferroviários

Fábrica: Rua de S. Vicente, 19 r/c e 1.º andar - Telef. 21648

WIESE & C.ª, L.DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 20181

LISBOA

CARBOLINIO ESTRANGEIRO

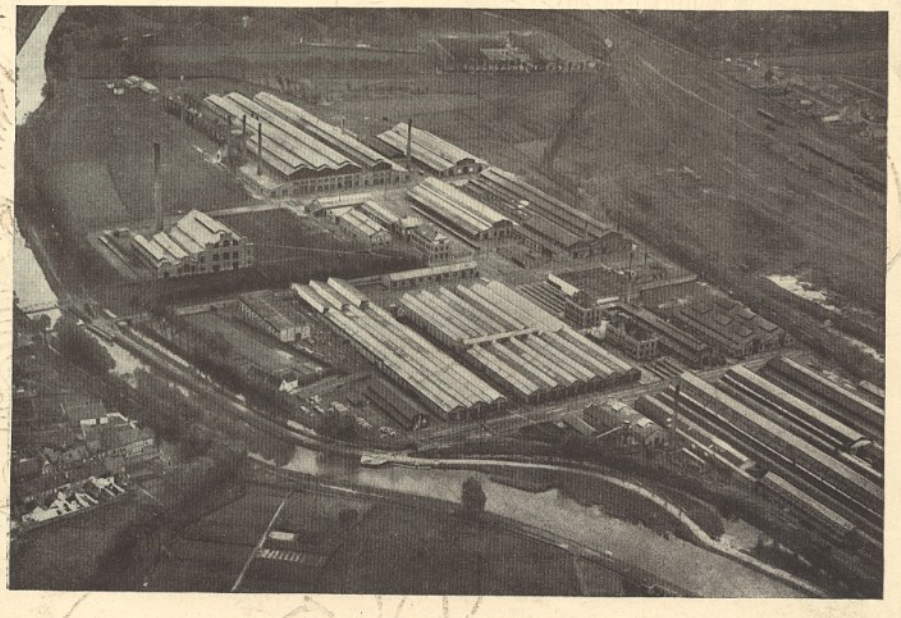
Vende: CASA UPI
PRAÇA DO MUNICIPIO, 22
LISBOA

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.t Michel-lez-Bruges

Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons

de todos os tipos e para todas as capacidades

Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas

Peças em Aço moldado — Peças em ferro fundido Molas — Aparelhos de Via

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

BENZO
DIACOL
XAROPE
Bial
TOSSE ?
BENZO-DIACOL
DRÁGEAS GOTAS XAROPE
Bial