

DEPÓSITO LEGAL
- 103-1033



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ZARCÃO



SENTINELA
PORTUGAL



NAVEGAÇÃO



OLARIAS E FAIANÇAS



ESTRUT. METALICAS



CRISTAIS



BATERIAS



CABOS

FABRICADO NOS SEGUINTE TIPOS:

"O"=28-30% PbO₂

"AC"=30-32% PbO₂

"NS"=33% PbO₂

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

FABRICO ELECTRO-QUIMICO
DA

METAL PORTUGUESA, L^{DA}

SEDE E FABRICAS
CASTANHEIRA DO RIBATEJO

ESCRITÓRIOS EM LISBOA
AV. 24 DE JULHO, 54 1250.

A VENDA NOS GRANDES ARMAZENISTAS E REVENDEDORES DE DROGAS

768 000 CAIXAS COM ROLAMENTOS SKF

para caminhos de ferro em todo o mundo



138 000
caixas com rolamentos SKF



280 000
caixas com rolamentos SKF



350 000
caixas com rolamentos SKF

768 000
caixas com rolamentos SKF

Em 1911, ou seja há 42 anos, foram aplicadas as primeiras caixas com rolamentos SKF em material rodante de caminhos de ferro, e em 1919 construíram-se as caixas que eram predestinadas a obter renome mundial — as caixas com rolamentos autocompensadores de rolos.

Até hoje, forneceram-se para todo o mundo 768.000 caixas com rolamentos SKF destinadas a locomotivas, carruagens e vagões de todas as classes.

Nenhum outro fabricante tem tão longa e vasta experiência na construção de rolamentos para caminhos de ferro nem atinge sequer uma tão grande e variada quantidade de aplicações para os mesmos como SKF.

Os rolamentos autocompensadores de rolos SKF são construídos de forma a suportarem grandes cargas — com bruscas mudanças de direcção — combinadas com a força de choques e pancadas. Resumindo: apresentadas precisamente para atender às condições de carga dos serviços de caminhos de ferro.



SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA TELEFONE 33995
PRAÇA DA ALEGRIA 66-A

PORTO TELEFONE 21396
AV. DOS ALIADOS 152

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

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo da Biblioteca, 17 — LISBOA



PORCELANAS — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas



DEPÓSITOS:

LISBOA

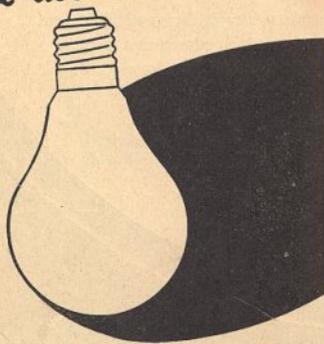
Largo do Chiado, 18

PORTO

Rua Cândido dos Reis, 18

A luz dos seus olhos

Mais de 60 anos de técnica, levada ao último rigor, dão-lhe a luz que os seus olhos exigem.



EMBALAGEM À PROVA DE CHOQUE



PHILIPS

Lâmpadas



Ferros artísticos

**SERRALHARIA ARTISTICA
VICENTE JOAQUIM ESTEVES**

FUNDADA EM 1889
SUCESSOR FILHO

João Luís Esteves



86-RUA DAS AMOREIRAS-96 — TEL. 4 2340
LISBOA PORTUGAL

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1566



16 — M A R Ç O — 1953



ANO LXVI

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO FORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. 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 MONTÈS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

O nosso aniversário, por RAUL ESTEVES.	5
A inauguração da Ponte «Maria Pia» sobre o Rio Douro, por FREDERICO ABRAGÃO	7
História da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», por BUSQUETS DE AGUILAR	12
O Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Periódica	15
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	16
Imagens do passado: A vida portuguesa há sessenta anos, por REBELO DE BETTENCOURT	17
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	21
Há 50 anos	23
III Romagem à Flandres	23
Crónicas de viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS.	24
Linhas estrangeiras	26
Parte Oficial	27
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	33
O Plano de Fomento e a electrificação dos caminhos de ferro.	36
A evolução dos transportes através dos tempos	37
Problemas turísticos: Hotéis provincianos, por GUERRA MAIO	39
Ateneu Ferroviário	40
O que todos devem saber	40
Recortes sem comentários.	41
Publicações recebidas	43
Imprensa	43
O Grupo dos Amigos de Alivença prestou homenagem à Imprensa e à Rádio.	45

O nosso aniversário

Pelo General RAÚL ESTEVES

COMPLETA-SE nesta data mais um aniversário da nossa *Gazeta*, e é com o mais legítimo orgulho que podemos dizer que nesta já longa vida que conta, sem interrupções nem desfalecimentos, ela tem cumprido a sua missão jornalística com toda a correcção e verdadeiro patriotismo.

As suas colunas são sempre facultadas a todos que desejam tratar dos assuntos que se referem a Transportes e ao Turismo, e assim, percorrendo a avultada colecção dos seus números, nós podemos encontrar estudos e ensinamentos sobre aqueles assuntos, versados com toda a correcção e com a liberdade de apreciação indispensável para que se possa ajuizar do critério das opiniões expendidas.

Na parte noticiosa tem sempre a nossa *Gazeta* procurado pôr-se sempre ao par de todos os melhoramentos e inovações que, em tão longo espaço de tempo, têm sido introduzidos nos vários sistemas de transportes e na sua organização e administração.

Assim a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* constitui indiscutivelmente um vasto repositório, que não pode deixar de ser consultado por quem, de qualquer modo, tenha de intervir nas questões que se referem a transportes terrestres.

No exacto cumprimento da sua missão fica, portanto, bem definida a sua longa actuação como órgão da Imprensa, dentro do campo da sua especialidade.

Ainda, no último Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que se realizou em Roma em Setembro de 1951, foi a nossa *Gazeta* representada pelo seu ilustre Director, que promoveu que ali figurasse também a representação da Imprensa ferroviária portuguesa.

* * *

É já corrente proclamar-se a todo o momento a alta missão da Imprensa como órgão indispensável para o completo estudo e conhecimento de todos os problemas que interessam à vida social de uma nação.

Compreende-se bem que, no campo da Imprensa, deve haver sempre lugar para todas as opiniões que exprimem o pensar e o sentir

daqueles que, de algum modo, têm conhecimentos ou interesses ligados àqueles problemas.

Essas opiniões, expressas com a devida correccção e com o necessário respeito pelo bem comum, é que darão lugar à discussão e estudo desses vários problemas, e que poderão, pelo menos, dar a conhecer aquilo que, nos países civilizados, se denomina a opinião pública.

É evidente que nunca se deve deixar cair esse debate num prélio acintoso, em que as discussões se transformem em disputas, e em que a liberdade se converta em licença.

Infelizmente, no nosso País, em tempos passados assim aconteceu, e, muitas vezes, sem respeito pela verdade nem pelo decoro, travavam-se campanhas jornalísticas que em nada honravam a alta missão da Imprensa.

* * *

Para cumprir a sua elevada missão, a Imprensa tem de possuir uma certa liberdade de acção, que permita dar a conhecer as opiniões honestamente expendidas sobre os vários problemas nacionais, e daí deduzir a reacção que possam ter no meio social as soluções dadas a esses problemas.

Não se pode razoavelmente admitir que todos os problemas nacionais constituam exclusivo apanágio de uma só individualidade, por mais excepcional que ela se considere no ponto de vista da inteligência e do seu critério.

Numa sociedade civilizada há que considerar que os que a constituem também possuirão uma certa inteligência em maior ou menor grau, e como todos eles são afinal quem há-de suportar o efeito das resoluções tomadas, justo é que, ao menos, se lhe dê a faculdade de apresentar previamente as suas razões, para se avaliar do que nelas possa haver de atendível, subordinar toda a Imprensa a um critério irrevogável de só serem permitidos louvores, e nunca deixar que transpareçam as críticas dos actos maus, é realmente falsear a verdadeira missão da Imprensa, transformando-a apenas num órgão subsidiário de perenelouvaminha.

Através da sua já longa vida, a nossa *Gazeta* tem conseguido, apesar de alguns embaraços sofridos, manter a sua linha de conduta, correcta e imparcial, satisfazendo ao fim especial que lhe é reservado no meio jornalístico, e cumprindo inalteravelmente a missão que lhe foi definida pelo seu saudoso fundador.

A inauguração da Ponte

«Maria Pia» sobre o Rio Douro

Pelo Engenheiro FREDERICO ABRAGÃO

A Ponte «Maria Pia» sobre o Douro foi inaugurada no dia 4 de Novembro de 1877, tendo assistido à inauguração oficial Suas Majestades El-Rei D. Luís e a Rainha D. Maria Pia.

Foi um acontecimento nacional. Com essa ponte, as ligações ferroviárias entre as duas grandes capitais Porto-Lisboa puderam facilitar-se notavelmente.

O illustre Engenheiro sr. Frederico Abragão, no artigo, que reproduzimos a seguir, dá-nos a conhecer as características dessa notável obra de arte.

A Ponte Maria Pia foi construída pela casa Eiffel & C.^a de Paris. Foi projectada pelos engenheiros Gerard Eiffel e Seyrig encarregando-se dos desenhos Gustavo Arneliau, Joseph Collin e os contramestres Campagorau e Destandau.

O sistema de montagem do grande arco é de Emille Nougier e foi executado pelo engenheiro Marcel Augevere. A montagem foi feita por 150 operários, tendo como chefes Ms. Lecau, Marcial e Diored.

O ferro empregado regula por 1600 toneladas, correspondendo 640 toneladas ao arco; as alvenarias e cantarias dos encontros e bases dos pilares excedem 3500 metros cúbicos e o seu custo foi de cerca de 300.000\$00.

A construção durou 22 meses: começou em 5 de Janeiro de 1876 ficando concluída em 30 de Outubro de 1877. As provas foram feitas nos dias 31 de Outubro e 1 e 2 de Novembro e foi solenemente inaugurada no dia 4 de Novembro de 1877 pelo Rei D. Luís I e pela Rainha D. Maria Pia, que lhe deu o nome.

* * *

Foi nesta ponte que primeiro se substituíram os apoios intermédios por um grande arco metálico.

Transpõe o rio a 61^m,20 contados do nível da baixa-mar à patilha dos carris. É formada por um grande tabuleiro de 354^m,375 de comprimento, apoiado em três pilares do lado de Lisboa, no fecho do arco, em dois pilares do lado do Porto e mais

dois pequenos pilares, um de cada lado do fecho, que, por sua vez, se apoiam sobre os rins do arco. As cotas mais importantes são:

Comprimento total do tabuleiro	354 ^m ,375
Comprimento entre paramentos dos encontros	352 ^m ,875
De eixo a eixo dos dois pilares principais	167 ^m ,000
De eixo a eixo dos apoios do arco	160 ^m ,000
Flecha do arco	37 ^m ,500
Do nascimento do arco ao nível do carril	47 ^m ,400

A disposição do conjunto é a seguinte:

1.º — Um grande arco metálico de 160 metros de corda e de 42^m,60 de flecha, medida no eixo neutro, sustentando um tabuleiro central de 31^m,20 de extensão, de viga de alma cheia, solidário com o arco e independente dos tabuleiros laterais.

2.º — Um tabuleiro lateral do lado de Lisboa, de 169^m,967 de comprimento, constituído por vigas rectas, de rótula, contínuas, assentando de um lado sobre o encontro do lado de Lisboa e do outro sobre o extra-dorso do arco, em uma carlinga especial, e intermediariamente sobre 4 pilares também metálicos, dos quais os dois primeiros se apoiam nos maciços rochosos da encosta, o terceiro sobre o maciço de alvenaria e cantaria da nascença do arco e o quarto se apoia directamente no extra-dorso do arco.

Estes pilares têm as seguintes alturas:

1.º	14 ^m ,980
2.º	35 ^m ,980
3.º	42 ^m ,980
4.º (sobre o arco)	15 ^m ,000

Divide-se, pois, este tabuleiro lateral em 5 tramos, a saber:

1.º	37 ^m ,419
2.º	37 ^m ,407
3.º	37 ^m ,403
4.º	28 ^m ,769
5.º	28 ^m ,769

3.º — Um tabuleiro lateral do lado do Porto, com vigas iguais ao interior, de 132^m,339 de extensão, assentando de um lado sobre o encontro do lado do Porto e do outro sobre o extradorso do arco, em uma carlinga especial, igual e simétrica da outra, e intermediariamente sobre três pilares metálicos de apoios semelhantes aos do lado de Lisboa e com as alturas seguintes:

1.º	35 ^m ,980
2.º	42 ^m ,980
3.º (sobre o arco)	15 ^m ,000

O tabuleiro lateral do lado do Porto fica, assim, dividido em 4 tramos, a saber:

1.º (sobre o arco)	28 ^m ,766
2.º	28 ^m ,766
3.º	37 ^m ,405
4.º	37 ^m ,402

4.º — Dois tramos de vigas de rótula, trapezoidais, um de cada lado do tramo central, com o comprimento de 10^m,150, os quais fazem a concordância entre este tramo e os tabuleiros laterais e, por isso, as vigas têm de um lado 0^m,900 de altura (altura das vigas do tramo central) e do outro 3^m,500 (altura das vigas gerais).

5.º — Um tabuleiro central, de alma cheia, ligado ao arco, com o comprimento de 31^m,20 e que estabelece a ligação com os dois tramos trapezoidais, atrás referidos.

* * *

Posta de parte a solução dos apoios intermédios, foi adoptada a solução de um arco de rótula que suportasse o tabuleiro vencendo de um salto o vão de 160 metros.

O parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas analisa as outras soluções que se apresentaram:

- Pontes pênsis
- Pontes de vigas rectas
- Pontes em arco rígido
- Pontes mixtas

As pontes pênsis têm, pela sua muita flexibilidade, maior estabilidade mas menos rigidez, e proporcionam importantes vantagens para vencer grandes vãos; mas, no caso presente, se fossem colocados os pilares de suspensão nos mesmos pontos dos encontros do arco projectado, o vão não seria exagerado para pontes pênsis mas os pilares teriam de elevar-se cerca de 70 metros, para que os cabos de suspensão tivessem a flecha geralmente admitida e o tabuleiro ficasse à cota exigida.

Se se recuassem os pilares cerca de 40 metros de cada lado, pouco diminuiriam de altura e o vão da ponte aumentaria para 240 metros, o que tornaria a sua construção muito dispendiosa.

Em resumo, a ponte pênsil não teria vantagem sobre a solução proposta.

Se empregássemos vigas rectas horizontais para o vão de 160 metros, seriam precisos dois fortísimos pilares de 56 metros de altura e as vigas teriam cerca de 20 metros, o que daria a toda a construção cerca de 80 metros de altura.

No caso de um tabuleiro apoiado em um arco, seriam necessários fortísimos encontros para aguentarem o impulso do arco, o que só encontros naturais dariam com facilidade e segurança.

Ora são precisamente nestas excelentes condições os encontros das margens do rio Douro.

Destas considerações e em razão da grande altura disponível, conclui aquele referido Parecer pela adopção do projecto apresentado pela casa Eiffel & C.ª.

É curioso notar que esse relatório saliente ser lamentável que a ponte não tivesse sido estudada para uma largura superior à precisa para uma linha, podendo o excesso de largura aproveitar-se para viação ordinária, e não se refere à futura necessidade de uma vida dupla, que hoje tão poderosamente se faz sentir.

* * *

Deu-se ao arco a forma de dois meios arcos, ou asnas curvas, divergentes para a base, fixando-se a largura desta em 15 metros e a do fecho em 3^m,95.

Cada uma destas asnas, ou meios arcos, é formada por banzos em forma de caixão, compostos de duas almas verticais de 600×15 chapas de banzo de 650×15, em número variável, e cantoneiras de 100×100×13. As almas deste caixão são ainda reforçadas nos bordos com cantoneiras de 120×90×14 e um treillis de barra de 70×7.

Os dois banzos, assim constituídos, são ligados entre si, para formarem o arco, por montantes verticais e diagonais em Cruz de Santo André formando uma série de painéis ou aduelas.

Estes montantes são vigas de rótula formadas por quatro cantoneiras de 120×90×14 e barras de 70×7.

As diagonais, entre os dois pilares dos rins, são constituídas como aqueles montantes; entre estes pilares e as nascenças do arco são vigas de alma cheia, formadas de quatro cantoneiras iguais àquelas e uma alma de 138×8. O último painel junto às nascenças constitui um caixão fechado formado por almas de 12^m,^m de espessura, com cantoneiras de 100×100×13 e banzos de 650×15.

Estes dois meios arcos são reunidos entre si por uma série de quadros de contraventamento vertical, formados por aqueles mesmos montantes verticais, uma travessa horizontal superior, e duas diagonais formando Cruz de Santo André.

As travessas horizontais, superior e inferior, são compostas de quatro cantoneiras de 60×60×6 e barras de 60×5 formando treillis; as diagonais são for-

madas por duas cantoneiras de $70 \times 70 \times 8$ com as secções dispostas em cruz.

Além deste contraventamento vertical, há um contraventamento no plano do intradorso e outro na do extradorso constituído por duas diagonais em cruz, cada uma das quais é uma viga tubular formada de quatro cantoneiras de $70 \times 70 \times 8$ e barras de 70×7 , formando quatro faces em treillis.

Os apoios do arco são, como já disse, de charneira e os extremos de cada meio arco encontram-se presos aos maciços de alvenaria de apoio do arco por meio de um tirante de 70^m de diâmetro.

O tabuleiro passa, no fecho do arco, pelo interior deste; no primitivo anteprojecto, como mais tarde no viaduto de Garabit semelhante à Ponte Maria Pia, fora adoptada a solução de colocar o tabuleiro sobre o arco, mas esta disposição foi aqui posta de parte para diminuir a superfície exposta à acção do vento e para dar o máximo de flecha ao arco.

Como já se disse, o tabuleiro não é contínuo, podendo considerar-se formado por três partes: dois tabuleiros, de vigas de rótula, um de cada lado do arco, e um tramo central, de vigas de alma cheia, solidário do arco e cuja concordância com aqueles tramos laterais se faz, de cada lado, por meio de tramos de vigas de rótula de altura variável.

As vigas dos tabuleiros laterais são, como se disse, de rótula com $3^m,50$ de altura, formadas de dois banzos com alma de 400×12 , cantoneiras de $80 \times 80 \times 11$ e chapas de banzo de 325×9 em número variável, e diagonais em Cruz de Santo André formadas de cantoneiras de dimensões variáveis conforme os diagramas de distribuição dos esforços.

As vigas do tramo central são compostas de uma alma de 900×7 , quatro cantoneiras de $70 \times 70 \times 9$ e chapas de banzo de 250×8 . Neste tramo o intervalo entre carlingas é de $2^m,600$.

Os tabuleiros trapezoidais de concordância são de vigas de rótula formadas por almas de 400×12 , cantoneiras de $80 \times 80 \times 9$, chapas de banzo de 250×9 e diagonais de duas cantoneiras, com 900^m de altura do lado dos tramos laterais.

As duas vigas são ligadas por meio de carlingas e longarinas.

As carlingas são vigas de alma cheia, formadas de uma alma de 400×7 e quatro cantoneiras de $90 \times 90 \times 10$; espaçadas $2^m,875$ e ligadas às vigas por meio de dois fortes goussets, formando cachorro, ficando as carlingas com $2^m,50$ entre apoios. Estas carlingas eram inferiormente reforçadas por meio de duas escoras que, partindo do banzo inferior das vigas, vinham apoiar-se naqueles cachorros. Esta disposição era reforçada ainda por meio de duas diagonais de cantoneira entre aquelas escoras. Na grande reparação, que a ponte sofreu em 1899, foi esta disposição modificada, substituindo-se, em carlingas alternadas, aquelas diagonais por quatro escoras em forma de M, também de cantoneiras.

As longarinas primitivas eram de ferro I, laminado, de 200^m , com intervalo de $1^m,18$ entre as duas centrais, $0^m,59$ destas às exteriores e $0^m,07$ destas últimas às vigas principais. Eram, portanto, quatro longarinas entre cada duas carlingas.

Sobre estas longarinas havia um estrado formado por ferros Zoré, encostados uns aos outros, dispostos transversalmente, entre os quais eram colocadas as travessas de madeira de fixação dos carris, talhadas de forma a encaixarem naqueles ferros.

Naquela mesma reparação de 1899-1900, também esta disposição foi modificada, afim de tornar mais leve o tabuleiro e ao mesmo tempo reforçá-lo.

A disposição adoptada foi a usual de duas longarinas, entre cada par de carlingas, situadas sob os carris, e nas quais se apoiam as travessas de fixação da via.

Estas longarinas foram formadas por uma alma de 600×8 e quatro cantoneiras de $60 \times 60 \times 7$.

Muitos dos ferros Zoré, retirados daquele estrado, ainda se vêem hoje formando os mastros dos semáforos das estações, onde foram empregados.

Foi também por ocasião desta grande reparação que foi modificada e reforçada a carlinga especial de apoio do tramo trapezoidal e do tramo lateral, de cada lado do arco e substituídas as placas de apoio empregando-se as placas de ferro fundido, de dilatação livre, actualmente ali existentes.

* * *

Os pilares compõem-se de quatro pernas reunidas por cruzetas e travessas nas suas quatro faces.

As travessas, horizontais, são distanciadas de $3^m,50$ e formadas por duas cantoneiras de $100 \times 100 \times 12$, com as secções em cruz; as cruzetas são constituídas do mesmo modo.

Os pilares terminam na parte superior por um coramento, que suporta os aparelhos de apoio dos tabuleiros, formado por almas de 450×8 , dois banzos de 450×10 e cantoneiras de $70 \times 70 \times 10$, formando caixão.

As pernas eram primitivamente também em caixão, formado por quatro almas de 450×10 e cantoneiras de $70 \times 70 \times 10$ e estão amarradas à base de alvenaria por uma haste de ferro de 91^m de diâmetro.

O rectângulo, formado pelas quatro pernas do pilar, tem $1^m,52 \times 3^m,100$ na parte superior e $4^m,800 \times 11^m,000$ na base.

* * *

A montagem, segundo uma descrição e algumas fotografias existentes, foi levada a efeito pela forma seguinte:

Feitas as bases de alvenaria e construídos sobre elas os pilares, fez-se a montagem do tabuleiro simultaneamente nas duas margens e fez-se correr suces-

sivamente; à medida que se ia montando, sobre os pilares até aos ponto correspondentes aos pilares dos rins.

Então, começou simultâneamente dos dois lados a montagem do arco que foi dividido em 21 partes, correspondentes a outras tantas aduelas de juntas verticais. As duas primeiras foram armadas sobre andaimes estabelecidos nos rochedos das margens; as outras foram armadas, sustentando-se a parte construída por meio de cabos de fio de aço cujo número aumentou na proporção do peso até 16 para cada metade do arco, amarrados aos tabuleiros sobre os pilares marginais e de modo que o peso que suportavam puxasse todo o tabuleiro no sentido do seu comprimento e, para que estes não pudessem ser deslocados, foram ligados invariavelmente o do lado do Porto aos rochedos da encosta e o do lado de Lisboa a um forte massiço de alvenaria construído junto ao estribo da ponte.

Para a montagem das diferentes peças de cada aduela estabeleceu-se, sobre a extremidade da parte já construída, uma cábreia de madeira suspensa a um cabo de fio de ferro passado de uma a outra margem e suportado por dois cavaletes de madeira de 10 metros de altura colocados sobre o tabuleiro.

Os ferros eram trazidos para o local do emprego em barcos, eram içados pela cábreia, ajustados nos seus lugares com parafusos e depois cravados, para o que foi estabelecido um bailéu, que acompanhava a montagem, suspenso à parte já construída.

Fechado o arco, construíram-se os pilares dos rins, continuou-se a montagem do tabuleiro e fez-se correr este até à sua posição definitiva, o que teve lugar no dia 28 de Outubro, seguindo-se a colocação das guardas da ponte e assentamento da via, podendo fazer-se a primeira experiência no dia 30.

* * *

As provas da ponte realizaram-se nos dias 30 e 31 de Outubro e 1 de Novembro e foram feitas por uma comissão composta dos engenheiros João Crisóstomo de Abreu e Sousa, João Joaquim de Matos e Cândido Xavier Cordeiro.

Para o arco, a comissão empregou níveis colocados nas margens; cada um dos pontos do fecho, a montante e juzante, foi observado de duas estações, uma na margem direita e outra na margem esquerda.

Os rins foram observados dos pontos que lhes ficavam mais próximos, havendo um observador para cada um dos quatro pontos dos rins.

Além das deslocções verticais, a Comissão tentou medir as deslocções horizontais nos rins, onde são mais sensíveis; para isso, em cada um dos rins de juzante, no intradorso, prendeu um fio mantido horizontalmente por meio de uma roldana fixada no pilar grande e que descia até à base do pilar, ligando-se ali ao ponteiro de um aparelho Damasio. Não conseguiram, porém, chegar a qualquer resultado

porque o atrito de roldana era sufficiente para equilibrar a variação da tensão do fio.

O mesmo succedeu a Mr. Eiffel quando quis medir a variação angular dos montantes do arco nos rins e próximo dos encontros, por meio de fios de prumo.

As provas estáticas foram feitas no dia 31 de Outubro começando às 12 horas e 50 minutos, a fim de aproveitar o máximo de acção do calor sobre o ferro e, portanto, as alterações devidas à temperatura serem menores.

Empregaram-se dois comboios, formado cada um por duas locomotivas Sharps de 61 T. do Minho e Douro, que eram então as mais pesadas; esse comboio representava a seguinte carga:

2 locomotivas Sharps com carga completa	122 T.
8 vagon com carga completa	118 T.
	240 T.

A extensão total de cada um era de 85 metros, as duas locomotivas estavam juntas e colocadas ao centro.

As provas executadas foram quatro: Na primeira cobriu-se inteiramente o arco com os dois comboios; nas duas seguintes carregou-se isoladamente cada uma das metades do arco, das nascenças ao fecho; na última cobriu-se a parte central do arco ficando as duas locomotivas sobre o fecho e quatro vagon para cada lado.

As flechas obtidas não fizeram sensível diferença das flechas teóricas, com excepção das dos rins nas provas 1.^a e 4.^a, mas em que essa discordância não é demasiada, havendo a atender a que as flechas teóricas foram calculadas para uma sobrecarga menor.

É preciso notar que as observações foram na maior parte sensivelmente affectadas pelos defeitos dos instrumentos empregados tanto que era difficil ler as miras a distâncias superiores ao alcance das lunetas ordinárias.

Contudo, a deslocação vertical do fecho não foi superior a 20 e a dos rins a 23 milímetros.

Para as provas dinâmicas empregaram-se comboios de pequena e grande velocidade.

A prova dinâmica de pequena velocidade foi feita com um comboio de mercadorias constituído de duas locomotivas e 16 vagon carregados, com o peso total de 358 toneladas e a velocidade foi de 22 quilómetros à hora.

A de grande velocidade com um comboio mixto formado por uma locomotiva Peacock de dois eixos conjugados e seis carruagens, com o peso total de 90 toneladas e a velocidade máxima de 31 quilómetros à hora, que era o máximo permitido pelas curvas de 400 metros de raio de entrada da ponte.

As flechas observadas variaram de 10 a 17 milímetros na prova de pequena velocidade e de 5 a 12 milímetros na de grande velocidade; as oscillações do arco foram quase inapreciáveis.

Estas observações foram mais concordes entre si do que nas provas estáticas, não só por as vibrações do arco terem sido insensíveis como pela já referida imperfeição dos aparelhos empregados naquelas provas.

* * *

As provas dos tramos laterais foram feitas apenas nos tramos de 34^m,407 visto que os outros já tinham sido carregados quando das provas do arco.

As flechas desses tramos foram medidas por meio de aparelhos Damasio colocados ao meio dos tramos na vertical de cada uma das vigas.

Nas provas estáticas foi empregado um comboio formado por duas locomotivas Sharps e um vagão de mercadorias, com o peso total de 138 toneladas e com o comprimento de 37^m,20, cobrindo quase completamente um tramo.

As provas dinâmicas foram feitas simultaneamente com as do arco e portanto com os comboios já descritos.

Os resultados obtidos deram flechas concordantes com os teóricos para os tramos do lado de Lisboa, excepto a de jusante no tramo n.º 1 e as de montante nos tramos n.ºs 2 e 3, o que a Comissão atribuiu a deficiência dos aparelhos registadores.

As flechas dos tramos do lado do Porto também discordaram sensivelmente das flechas teóricas, o que a Comissão, após longos cálculos e considerações, atribuiu a um ligeiro desnivelamento dos apoios.

De facto, esse desnivelamento foi depois corrigido

por meio de calços de chapa interpostos sob os aparelhos de apoio nos pilares, as quais na última reparação de 1923-1926 foram substituídas por uma placa fundida de altura conveniente.

A conclusão das provas apresentadas pela Comissão foi em resumo:

1.º — «As flechas observadas no arco concordam com as flechas teóricas quanto era permitido esperar da imperfeição dos instrumentos empregados e mostram que o arco é dotado de uma rigidez muito superior à ponte de S. Luís no Mississipi, única que então se lhe pode comparar».

2.º — «Que o sistema de montagem corrigiu qualquer imperfeição de colocação, de modo que se podem admitir como realizadas as condições teóricas do projecto».

3.º — «Que as flechas observadas nos tramos laterais do arco concordam sensivelmente com as teóricas, excepto nos dois primeiros do lado do Porto, o que se deve atribuir a um ligeiro desnivelamento dos apoios, posteriormente corrigido».

4.º — «Que essa desnivelação dos apoios não produz variações sensíveis nos momentos de flexão máximos».

5.º — «Que não há probabilidade nem mesmo possibilidade de as vigas se levantarem sobre o arco, sendo, portanto, injustificada a substituição, feita pelos construtores, dos rolos dos aparelhos de dilatação por placas de fricção especiais».



História da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

P O R B U S Q U E T S D E A G U I L A R

V

2.º PERÍODO

Fernando de Sousa (1928-1942)

EM 18 de Março de 1923 Mendonça e Costa falecia, mas a obra a que dedicara o maior interesse de toda a sua vida, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, não só permanecia como continuaria a desenvolver-se cada vez mais próspera, sempre fiel à orientação que o seu ilustre fundador lhe traçara. Mendonça e Costa era um homem que sabia rodear-se de colaboradores, pelo que a sucessão estava naturalmente indicada, tudo parecendo que quem recebesse a propriedade da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* seria o seu director, e o novo proprietário era o sr. Carlos d'Ornellas.

Entrou o sr. Carlos d'Ornellas para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (1) em 4 de Novembro de 1920 como empregado, e três anos depois encontrava-se sem grande prática ferroviária na posse da única revista portuguesa da especialidade, não tendo sequer assinado um artigo. Com a modéstia própria de uma pessoa inteligente, o sr. Carlos d'Ornellas convidou José Fernando de Sousa para director, o que este acedeu com satisfação.

Fernando de Sousa (2) foi uma figura notável da vida portuguesa. Católico sincero e coerente, renovou com a sua acção durante cinquenta anos, e num período agnóstico e de lutas apaixonadas, o pensamento religioso português.

Ferrovário ilustre, era o mais eminente técnico pelo saber e inteligência, desempenhando diversos cargos nos Caminhos de Ferro do Estado, bem como em empresas portuguesas e estrangeiras. Escritor primoroso, em todos os seus livros demonstrou uma cultura profunda e enciclopédica. Jornalista vigoroso, tão bem escrevia um artigo de técnica perfeitíssima, como polemista arguto e experimentado, afugentava os muitos adversários que lhe surgiam, aniquilando-os e pulverizando-os. Tal era o homem, que, já numa velhice gloriosa mas com o pleno domínio das suas faculdades, assumia o cargo de director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Dentro da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não era Fernando de Sousa um desconhecido, mas o redactor principal, a figura de maior relevo a seguir a Mendonça e Costa.

Foi a 16 de Janeiro de 1892 (3) que Fernando de Sousa escreveu o seu primeiro artigo na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* acerca das tarifas especiais de passageiros nas linhas do Sul e Sueste que iam entrar em vigor, artigo escrito com aquele conhecimento técnico e clareza que lhe eram peculiares. Em Dezembro de 1902 entrava para redactor, surgindo, a partir dessa data, amiudadamente os seus artigos, que depressa se impuseram a todos pelo saber e interesse, e, desde 1911, publicava uma síntese perfeita acerca da actividade anual dos caminhos de ferro. A sua acção mais importante dentro da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* consistiu na publicação de artigos que determinaram a revogação da reforma ferroviária de 1918, facto a que já me referi (4).

Fernando de Sousa, de 1923 a 1924, deu à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o prestígio da sua ciência e da sua reputação, enquanto um outro director se preparava para continuador da sua obra e da de Mendonça e Costa, que era o sr. Carlos d'Ornellas.

«Há quarenta anos (5), afirmou Fernando de Sousa, que escrevo na *Gazeta* de que nunca fui director, senão puramente honorário, encerrado na torre de marfim dos problemas técnicos, deixando ao espírito moço de Carlos d'Ornellas as iniciativas de transformação e de ecletismo, que tornam mais variada e atraente a leitura da revista que não desdenha outros meios de transporte e diversões, que tornam a leitura recreativa».

O segundo período da história da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* caracterizou-se em comemorar a orientação honesta e digna de Mendonça e Costa, porém o critério fundamentalmente ferroviário, começou a ser substituído, em parte, por um outro, em que o único fim da revista não eram os caminhos de ferro, mas também outros assuntos, como acontecimentos políticos nacionais e internacionais, turismo, aviação, etc..

O primeiro acto deste período foi dedicar (6) o número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de

Abril de 1923 à memória de Mendonça e Costa, publicando, numa justa homenagem, o seu retrato, notas biográficas e notícia do funeral. A memória de Mendonça e Costa permanece sempre viva na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sua admirável criação, pelo que em 1925 o tema era retomado (7) com um número repleto de gravuras e artigos interessantes de Fernando de Sousa, sr. Eng.º Carlos Manitto Torres e Andrade Gomes, que apresentou uma curiosa evocação da repartição da Companhia Portuguesa em Santa Apolónia, chefiada por Mendonça e Costa. Continuando firme no reconhecimento pela memória do seu fundador, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, devido à actuação do sr. Carlos d'Ornellas, conseguiu (8) que a Câmara Municipal de Lisboa desse o nome de Mendonça e Costa a um largo da cidade, em 24 de Novembro de 1932, efectuando-se (9) a respectiva inauguração solene em 1 de Março de 1933.

Mantendo o plano do primeiro período com as alterações indicadas, preocupou-se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com todos os problemas e acontecimentos de carácter profundamente nacional e internacional, pelo que, quando da viagem aérea de Lisboa a Macau, em 1924, (10) por Brito Pais, Sarmento de Beires e Manuel Gouveia, dois artigos apareceram na revista, o mesmo acontecendo com o trágico desaparecimento de Sacadura Cabral (11).

Época revolucionária e de anarquia política até 1926, não admira que Augusto da Costa verberasse com vivacidade em diversos artigos, publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a situação grave do País determinou (12) o movimento de 18 de Abril de 1925, de que era um dos chefes o sr. General Raúl Esteves, colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, largas referências acompanhadas com gravuras, Fernando de Sousa (13) censurou enérgicamente a revolução de 7 de Fevereiro de 1927. Na época de paz e prosperidade do Estado Novo publicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (14) pela primeira vez o retrato de um Chefe do Estado, que era o Marechal Carmona, e em artigos (15) da autoria de D. José de Castro e do sr. Carlos d'Ornellas, trataria da morte de El Rei D. Manuel II, ocorrida em 1932. Concorreu a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (16) à Exposição Colonial do Porto em 1934, publicando um número especial, enquanto as comemorações do duplo centenário em 1940 originaram (17) o aparecimento e a publicação de dois números especiais, sendo um dedicado a Lisboa e outro ao Porto.

O número referente à capital, a duas côres, é notável desde a apresentação gráfica aos artigos de Fernando de Sousa e srs. General Raúl Esteves, Dr. Manuel Múrias, Rebelo de Bettencourt e Jorge Ramos, referências às comemorações e gravuras, o mesmo se pode afirmar do número da revista respeitante ao Porto, também a duas côres e emprego do azul, artigos de Fernando de Sousa, Hugo Rocha e Fausto

Gonçalves, muitas gravuras e um estudo deveras importante do Eng.º João Carlos Alves, acerca dos aquedutos (18) que abastecem Lisboa. Também (19) na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Junho de 1940 há importante referência às comemorações centenárias, com o programa e planta da «Exposição do Mundo Português». O aniversário da posse do sr. Professor Oliveira Salazar como Ministro das Finanças em 1941, provocou (20) um vibrante artigo de Fernando de Sousa, demonstrando as realizações do Estado Novo. Os acontecimentos de Timor, em 1941, motivaram (21) um enérgico protesto.

Os problemas internacionais tratou-os a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a partir de 1925, em estudos (22) de Raúl Leal e Antero Carreiro de Freitas, a morte do General Primo de Rivera (23) determinou um artigo de elogiosas referências à sua acção, sendo brilhante a alegoria literária de Felix Correia (24), a Guerra Civil de Espanha de 1936 a 1939 provocou brilhantes crónicas de fé nacionalista, (25) a Grande Guerra Mundial de 1939 a 1945 originou (26) referências e o aparecimento duma secção com o título «A Guerra e os Caminhos de Ferro», um suplemento (27) em 1941 tratou dos aspectos culturais da Alemanha então no apogeu do seu poderio guerreiro.

O período de 1923 a 1942 representa o progresso dos Caminhos de Ferro até 1929, depois a sua maior crise que termina em 1939 devido à Grande Guerra Mundial, provocando uma época de euforia até 1946. Todos estes aspectos foram estudados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Ocupou-se a revista em artigos (28) de franco elogio, da autoria de Fernando de Sousa, do arrendamento das linhas férreas do Estado em 1927, o sétimo comboio mistério (29) em 1932 mereceu um estudo com gravuras de José da Natividade Gaspar, a descrição (30) da inauguração do túnel da Trindade e da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa com gravuras é valiosa, a gestão (31) dos caminhos de ferro e a forma de obter o equilíbrio das contas ocupou Benito Carqueja, a crise ferroviária (32) anterior a 1939 mereceu diversos estudos de Fernando de Sousa e Avelar Ruas. Um dos melhores artigos publicados (33) é da autoria do sr. Eng.º Paulo de Serpa Pinto Marques, em que descreve minuciosamente, acompanhado de gravuras, a auto-estrada e a estrada marginal de Lisboa a Cascais. Interessante é uma viagem no transiberiano (34) de James O. Goris e um estudo (35) de Alexandre Setas sobre a referida linha férrea, que Mendonça e Costa percorreu e a que fez largas referências. Pela categoria da pessoa convém destacar (36) uma historieta de caminhos de ferro da autoria do Marechal Gomes da Costa.

Diversos assuntos preocuparam a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como as marchas dos bairros de Lisboa (37), transcritas integralmente nas letras das canções, Santarém (38), um número consagrado ao ensino (39) e Guedes de Amorim (40) publicou uma

novela inédita de carácter regionalista intitulada «A Colheita».

A expansão internacional da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* manteve-se, representando-a Fernando de Sousa (⁴¹) no Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que se reuniu em Londres em 1925, publicando sobre o facto diversos artigos; o sr. Carlos d'Ornellas compareceu ao V Congresso Internacional da Imprensa Técnica de 1929 em Barcelona, em Madrid, por motivo do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro de 1930, assistiram Fernando de Sousa e o sr. Carlos d'Ornellas, originando muitos artigos, ocupando-se o primeiro (⁴²) da parte técnica e o segundo (⁴³) das outras manifestações, sendo essa reunião a que originou mais referências. Fernando de Sousa, (⁴⁴), representou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no Congresso Internacional de Caminhos de Ferro do Cairo em 1933 e em Paris (⁴⁵) acompanhado pelo sr. Carlos d'Ornellas, em 1937.

(¹) O sr. Carlos d'Ornellas foi chamado para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* por um postal de Mendonça e Costa que dizia: «O empregado que se oferece tem aqui lugar que muito deve convir-lhe, por ser de certa importância e poder dar-lhe razoáveis lucros. Pede-se o favor de vir hoje.»

O seu primeiro ordenado foram 80\$00 mensais, e o primeiro artigo dedicou-o à memória de Mendonça e Costa com o título: «Um morto». (*Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 847, de 1 de Abril de 1923, pág. 102).

(²) José Fernando de Sousa (1855-1942). Nasceu a 30 de Maio de 1855 em Viana do Alentejo, filho de António José de Sousa, médico, cujo nome foi dado à Escola Industrial que existiu em Viana, e de D. Maria José de Sousa, que foi fundadora de diversas obras de assistência. Courseu o liceu em Évora, facto a que se referiu num curioso artigo (*O Corvo*, n.º 1, de 18 de Outubro de 1941, pág. 3 a 4), entrou em 1869 para a antiga Escola Politécnica, que frequentou com altas classificações, seguindo para a Escola do Exército, onde foi o primeiro de um curso de engenharia civil, a que pertenceram, entre outros, Manuel Francisco de Vargas, Fontes Ganhado, Marques de Gouveia, Boaventura José Vieira, Poças Leitão.

Seguiu a carreira militar, atingindo em 1897 o posto de tenente-coronel. Demitiu-se do Exército pela sua nobre e corajosa atitude em não querer bater-se em duelo com o Visconde de Ribeira Brava, sendo nessa época vulgar a comédia indigna e ridícula das pendências de honra (Sr. Conselheiro António Cabral, *As Minhas Memórias Políticas*, Lisboa 1929, vol. 1.ª pag. 361 a 364).

Entrou para o Ministério das Obras Públicas como engenheiro civil, pertencendo ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, donde se demitiu em 1911 devido a uma injustíssima pretensão do pessoal (Relatório Geral da Gerência do Conselho de Administração, II Parte, Lisboa 1912, pág. 375 a 377). Saindo dos Caminhos de Ferro do Estado passou para a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro a quem pertencia o Vale do Vouga, e fez parte do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. O seu renome ferroviário depressa ultrapassou fronteiras, sendo consultor de duas empresas ferroviárias espanholas e uma francesa.

Teve actividade política importante, sendo o verdadeiro Ministro das Obras Públicas, de Fevereiro de 1903 a Outubro de 1904, quando o Conde de Paçõ-Vieira desempenhou essas funções e lhe obteve a carta de conselheiro (*Gazeta*

dos Caminhos de Ferro, n.º 398 de 16 de Julho de 1904, pág. 218). Bem conselheiro do ministro foi Fernando de Sousa na realidade, pois até um interessante livro sobre caminhos de ferro (Conde de Paçõ-Vieira, *Caminhos de Ferro*, Lisboa 1905), que corre com o nome do Conde de Paçõ-Vieira se conhece pelo saber que revela e clareza característica quem foi o seu verdadeiro autor. Deputado em 1906, senador em 1926, foi um dos dirigentes da Causa Monárquica, à qual deu muito do seu esforço.

A sua acção mais construtiva foi como pensador católico, numa época de descrença, pelo desassombro, coragem revelada e resultados importantíssimos obtidos.

Patriota ardente, quando num Congresso de Engenharia realizado, em 1919, em Madrid, um galego pronunciou palavras iberistas, abandonou os trabalhos acompanhado dos engenheiros portugueses, só regressando depois de explicações cabais (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 767 de 1 de Dezembro de 1919, pág. 353).

Como jornalista foi director do *Correio Nacional*, *Ordem*, *A Época* e *Voz*, merecendo a seguinte classificação ao Senhor Prof. Oliveira Salazar: «nenhum jornalista português trata uma questão como Fernando de Sousa».

Publicista ilustre, escreveu muitas obras de carácter religioso, social, político e literário (biografia na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1302 de 16 de Março 1942, pag. 158 a 160).

(³) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 98 de 16 de Janeiro de 1892, pág. 17 a 18.

(⁴) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1545 de 1 de Maio de 1952, pág. 87.

(⁵) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1278 de 16 de Março de 1941, pág. 156.

(⁶) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 847 de 1 de Abril de 1923, e referência no n.º 871 de 1 de Abril de 1294 pág. 70.

(⁷) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 894 de 16 de Março de 1925.

(⁸) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1081 de 1 de Janeiro de 1933, pág. 19.

(⁹) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1087 de 1 de Abril de 1933, pág. 216 a 218.

(¹⁰) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 877 de 1 de Julho de 1924, pág. 135 e n.º 882 de 16 de Setembro de 1924, pág. 195 a 196.

(¹¹) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 887 de 1 de Dezembro de 1924, pág. 251, e pág. 262 a 263.

(¹²) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 897 de 1 de Maio de 1925.

(¹³) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 940 de 16 de Fevereiro de 1927, pág. 49.

(¹⁴) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1062 de 16 de Março de 1932, pág. 125.

(¹⁵) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1070 de 16 de Julho de 1932, pág. 329 e n.º 1071 de 1 de Agosto de 1932, pág. 352.

(¹⁶) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1118 de 16 de Julho de 1934, págs. 347 a 361.

(¹⁷) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 125 de 16 de Maio de 1940 e n.º 1261 de 1 de Julho de 1940.

(¹⁸) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1261 de 1 de Julho de 1940, pág. 447 a 452.

(¹⁹) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1260, de 16 de Junho de 1940.

(²⁰) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1281 de 1 de Maio de 1941, pág. 233 a 235.

(²¹) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1297 de 1 de Janeiro de 1942, pág. 12.

(²²) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 903 de 1 de Agosto de 1925, pág. 218 a 219 e 223.

(²³) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1015 de 1 de Abril de 1930, pág. 121.

O Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Periódica

realiza-se em Bruxelas, no próximo mês de Maio

Como temos vindo anunciando, realiza-se em Bruxelas, com início no dia 10 de Maio próximo, o Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Periódica, promovido pela Federação Internacional da mesma Imprensa, e na qual a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi a primeira revista técnica portuguesa a inscrever-se.

O Congresso reunirá representantes de numerosas publicações, editadas em diversos países, encarregando-se uma Comissão de Recepção de indicar hotéis, alojamentos e de proporcionar aos congressistas passeios e visitas de interesse cultural.

Para os congressistas foi organizado o seguinte interessante programa de trabalhos, visitas e festas:

Domingo, 10 de Maio — Visita à Feira Internacional de Bruxelas, onde os congressistas serão recebidos pelos dirigentes da Feira.

Dia 11 — Recepção dos Congressistas na Casa da Ordem de Leopoldo, rua da Ciência, 27, em Bruxelas, às 15 horas. A's 16 horas reunião da Comissão Executiva. A's 19, jantar. O Conselho receberá os membros da Comissão Executiva, bem como os Chefes da Delegação. A's 21 horas, espectáculo na «Ancienne Belgique» (Music-Hall), Rue des Pierres.

Dia 12 — Às 10 horas, abertura solene do Congresso no Palácio Provincial — Rue du Lombard, pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros. A's 15, visita à Exposição da Imprensa Periódica Belga.

Das 16 às 18 horas, sessões das Comissões. A's 21 horas, recepção na Câmara Municipal de Bruxelas e em seguida visita à I. N. R. (Rádio-Difusão Belge).

Dia 13 — Das 10 às 12: Sessões das Comissões. Às 14,30 partida para Anvers (Antuérpia). Recepção pelas Autoridades Comunaes e visita ao porto fluvial.

Dia 14 (Quinta-feira de Ascensão) — Suspensão do Congresso. Excursão-surpresa para todos os Congressistas: Gand, Bruges, La Zoute Knokke e Ostende — Recepção pelas autoridades em cada uma destas localidades e Jantar.

Dia 15 — Das 10 às 12, sessões das Comissões. Às 15, Reunião plenária presidida pelo Ministro da Instrução Pública. Apresentação dos Relatórios. Discussão. Eleição do novo Presidente federal e da nova Comissão Executiva. Fixação da data do Novo Congresso e Designação do Presidente do XXII Congresso Internacional. Encerramento oficial do Congresso. A's 20 horas, Banquete oficial presidido pelo Primeiro Ministro (traje de rigor).

Dia 16 — Excursão a Liège. Chegada dos Congressistas, pelas 10 horas. Visita, em três grupos distintos, às Fábricas Cockerill, Ougree-Marihay e às Cristalleries du Val Saint Lambert. A's 12,30 recepção no Palácio de Festas da cidade de Liège. Almoço. A's 15 horas, recepção pelo Governador da Província de Liège e visita ao Palácio dos Príncipes-Evêques. A's 16,30 *Garden Party* oferecido pelo Burgomestre de Liège nos jardins da Academia de Belas-Artes. A's 18 horas, regresso a Bruxelas.

Os jornalistas que pretenderem visitar a Bélgica, em representação das suas respectivas publicações, por ocasião do próximo Congresso da Imprensa, podem dirigir-se ao Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que lhes fornecerá todas as informações de que careçam.

(24) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1016 de 16 de Abril de 1930, pág. 126.

(25) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1167 de 1 de Agosto de 1936, pág. 411 e números seguintes.

(26) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1241 de 1 de Setembro de 1939, pág. 406 e n.º 1242 de 16 de Setembro de 1939, pág. 431.

(27) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1280 de 16 de Abril de 1941.

(28) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 930 de 16 de Setembro de 1926, pág. 273 e 274 e n.º 931 de 1 de Outubro de 1926, pág. 289 a 291.

(29) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1073 de 1 de Setembro de 1932, pág. 405 a 407.

(*) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1062 de 16 de Março de 1932, pág. 135 a 143.

(31) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1086 de 16 de Março de 1933, pág. 170 a 173.

(32) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1203 de 1 de Fevereiro de 1938, pág. 67 a 69 e n.º 1204 de 16 de Fevereiro de 1938, pág. 87 a 92.

(33) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1285 de 1 de Julho de 1941, pág. 335 a 356.

(34) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1260 de 16 de Outubro de 1940, de pag. 717 a 719 e n.º 1269 de 1 de Novembro de 1940, pág. 743 a 745.

(35) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1292 de 16 de Outubro de 1941, pág. 549 a 554.

(36) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 899 de 1 de Agosto de 1929, pág. 240 a 241.

(37) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1263 de 1 de Agosto de 1940, pág. 540 a 548 e n.º 1269 de 16 de Agosto de 1940, pág. 561 a 569, n.º 1265 de 1 de Setembro de 1940, pág. 602 a 608.

(38) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1248 de 16 de Dezembro de 1939, pág. 526 a 539.

(39) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1267 de 1 de Outubro de 1940.

(40) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1249 de 1 de Janeiro de 1940, pág. 45 a 48.

(41) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 902 de 16 de Julho de 1925, pág. 203 a 204.

(42) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1020 de 16 de Julho de 1930, pág. 199 a 200, 215 a 218, 231 a 233.

(43) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1018 de 16 de Maio de 1930, pág. 163 a 170 e n.º 1019 de 1 de Junho de 1930, pág. 183 a 187.

(44) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1087 de 1 de Abril de 1933, pág. 194 a 196 e seguintes.

(45) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1187 de 1 de Junho de 1937, pág. 275.

P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal e Espanha

A convite especial do Generalíssimo Franco, o Chefe do Estado, sr. General Craveiro Lopes, visitará a Espanha no próximo mês de Maio.

Reveste-se de um alto significado político para as duas gloriosas nações peninsulares essa visita. Mais do que um acto de cortezia e mais, até, do que a retribuição da que, há poucos anos, o Generalíssimo fez a Portugal, a visita do sr. General Craveiro Lopes representa também uma nova vitória do Ocidente.

O Ocidente, de que fazemos parte, precisa da nossa colaboração. Na Europa inquieta, Portugal e Espanha constituem uma admirável zona de Paz. É uma lição e é um exemplo. Dois povos que se entendem, estimam e respeitam mutuamente e apresentam uma força. Essa força conferem-nos um excepcional prestígio.

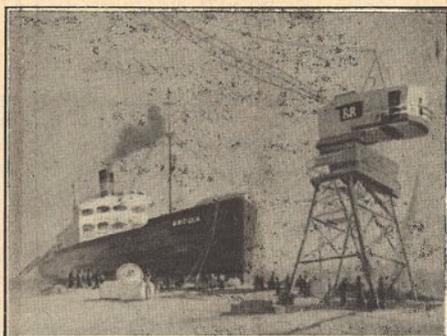
Com a próxima visita do Chefe do Estado a Espanha — dá-se mais um passo decisivo para a segurança da civilização ocidental.

O encontro do Chefe do Estado português com o Chefe do Estado espanhol é, agora, verdadeiramente simbólico, porque é o encontro de duas nações vizinhas e amigas, que procuram compreender-se melhor para melhor se estimarem.

Rapazes de Angola

Por iniciativa do Governador-Geral de Angola, sr. capitão Silva Carvalho, e com o patrocínio do Ministro do Ultramar, sr. comandante Sarmiento Rodrigues, encontram-se na Metrópole, de visita, algumas dezenas de rapazes da Mocidade Portuguesa daquela nossa província ultramarina. Percorrendo a Mãe Pátria, recebem nas suas almas moças, curiosas e inquietas, uma salutar lição de portuguesismo. A política de compreensão e de boa e sincera amizade entre os portugueses da Metrópole e os portugueses do Ultramar fortalece-se com essas visitas, dando-se, assim, mais consciência ao sentido imperial, que é uma das virtudes mais altas e vigorosas da nossa unidade política. Encontra-se ainda felizmente vivo um dos heróis dos Dembos. Referimo-nos ao general João de Almeida, grande figura nacional. Os rapazes de Africa não deixarão, por certo, de lhe prestar sentida homenagem. Mas façam isso, sem lhe dar nenhum significado político: apenas o de gratidão.

Os nossos aguarelistas



Barcos à descarga, por Silva Lino

10 reis de Esperança

No Eden exibiu-se um belo filme italiano: *10 reis de Esperança*. É mais um triunfo para o cinema do grande país da arte. Por ser apenas bem feito e bem desempenhado? Também porque — e é esta a principal razão do seu triunfo — por ser humano e, por consequência, de alta moralidade. Com efeito, o filme contém uma lição: ensina-nos a ter esperança. E custa tão pouco! Apenas 10 reis.

35 anos depois

Não se trata do título de uma peça de teatro e, muito menos, do título de um filme dramático. O caso é outro. Contam os jornais de Roma que Angelo Montibeller, que fazia parte do exército austríaco, foi preso em 1917, na frente russa. Escreveu, então, uma carta à sua irmã, em Val Sugana. Passados 35 anos, a carta foi entregue à destinatária. O mais curioso de tudo isto é que o carimbo sobre o selo ainda é dos correios do Czar.

Graça alheia

Numa casa de modista de chapéus. A gerente mostra a uma cliente os seus mais recentes modelos. Um deles é simplesmente maravilhoso.

— O nome deste encantador modelo — explica a modista — é o «último grito».

E, com um sorriso, acrescenta:

— Muitos maridos, quando sabem o preço, soltam um grito e caem por terra!

IMAGENS DO PASSADO

A vida portuguesa há sessenta anos

Os teatros. — Falecimento de Rosa Araújo. — O Carnaval de 1893 e as casas de penhores. — O Dr. Bernardino Machado, Ministro das Obras Públicas. — D. Carlos I e D. Amélia, ao lado de Silva Porto, numa exposição de pintura. — A primeira representação de «Os velhos», de D. João da Câmara. — Viana da Mota em S. Carlos. — Morte do maior paisagista português. — Primeiro centenário do Teatro de S. Carlos. — A estreia deste teatro, recorda-se, a propósito, foi feita por uma companhia italiana, em que os homens faziam, Deus do céu! de cantoras e bailarinas. — Inauguração do cabo submarino dos Açores. — O Dr. Cristiano de Sousa entra, como actor, para o Teatro de D. Maria II. — Rafael Bordalo Pinheiro. — Falecimento, a 10 de Novembro, do toureiro José Joaquim Peixinho. — Luís Augusto de Palmeirim e Pedro Correia.

Uma reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

RECUEMOS sessenta anos na vida e nos acontecimentos do País. Estamos em 1893. Ao folhear jornais e revistas desse recuado ano, mas não tão distante que não haja ainda muitos milhares de sobreviventes: — os portugueses, como as construções pombalinas, são de grande resistência — temos aquela mesma impressão, estranha e comovente, de quem entra num antigo solar há muito tempo fechado e mergulhado em profundo sono e densas trevas. Entremos devagar, discretamente: não sobressaltemos, com o ruído dos nossos passos, ao acordá-las, as sombras quietas e as vozes que se haviam calado. Abramos, a uma luz suave, as janelas do solar. Deixemos que acordem, mansamente, as sombras do Passado.

No dia 2 de Janeiro, D. Carlos, na sua qualidade de Chefe do Estado, preside à abertura do Parlamento. Está então no poder o ministério Dias Ferreira. Uma das preocupações do Governo é acabar com o *deficit* e pedir à Nação o aumento de impostos.

O teatro português, que tem ao seu serviço grandes artistas, regista no D. Maria uma das suas noites de glória, com a representação duma peça alemã, traduzida por Acácio Antunes — «O Tio Milhões». São

seus intérpretes Rosa Damasceno, a voz de oiro dos palcos portugueses; Augusto Rosa, que desempenhou o papel de tio milionário; Joaquim Costa, um cómico como já não há; Augusto de Melo, que era também o ensaiador da companhia; Lucinda do Carmo e Carolina Falco.

Em S. Carlos, canta-se, com êxito, o *Orfeu*, de Gluck, que, apesar de ter, então, século e meio de existência, e de se haver cantado, naquele mesmo teatro, 92 anos antes, constituiu uma grande novidade — verificando-se, mais uma vez, que as coisas belas são sempre novas.

No dia 27 desse mês, um triste acontecimento enluta a cidade de Lisboa. Referimo-nos ao falecimento de Gregório da Rosa Araújo, o homem de acção a quem Lisboa ficou a dever a construção da Avenida da Liberdade, uma das mais belas da Europa.

Rosa Araújo era natural de Lisboa e, como o pai, Manuel José da Silva Araújo, seguiu a vida comercial, com ramo de confeitaria. Era uma alma bondosa, em quem os pobres e as crianças tiveram um amigo generoso, tendo fundado para estas a Creche de Santa Eulália. O seu funeral constituiu uma das mais impressionantes manifestações a que Lisboa tinha até ali assistido.

Entramos agora no mês de Fevereiro. No Teatro de S. Carlos canta-se a *Norma*. A cantora, sr.^a Arkel, que triunfara, algumas noites antes, no *Lohengrin*, não agradou na ópera de Bellini, assim como o tenor Cappoia.

Noutra récita, com o *Barbeiro de Sevilha*, o público de S. Carlos portou-se mal com o tenor Massini, apesar de o admirar. Estava-se nas véspera dos Entrudo e a assistência, não se contentando em brincar nos intervalos do espectáculo, entendeu intrometer-se com os artistas. Massini não gostou da graça e, terminada a ópera, o público chamou ao palco o cantor para o ovacionar, mas este não quis aparecer. Esta attitude irritou o público, que manifestou o seu desagrado com uma pateada. Como se depreende facilmente desta ocorrência, o público de S. Carlos nem sempre era constituído por pessoas bem educadas.

O Carnaval decorreu com certa animação não só, felizmente, no Teatro de S. Carlos, mas também nas ruas.

No Chiado, houve batalhas renhidas com tremoços e com «cocottes», novidade desse ano em matéria de projecteis. Houve bailes em muitas casas particulares, em clubes e em alguns teatros. E gastou-se à larga, tendo os pobres feito figura de ricos. Imaginem os leitores que, nos quatro dias de carnaval, os empréstimos sobre penhores no Montepio Geral somaram 80 contos de réis, quantia quase astronómica para o tempo!

A 24 de Fevereiro faleceu, com 73 anos de idade, o dr. Carlos Zeferino Pinto Coelho, advogado e antigo deputado, e que era o chefe do partido legitimista em Portugal. Foi um dos fundadores e directores da Companhia das Águas.

Visitou, por várias vezes, no exílio, a Família Real Proscrita, e, em 1862, esteve em Londres com D. Miguel I, por ocasião de uma grande Exposição.

Cai o ministério Dias Ferreira. Hintze Ribeiro forma um novo gabinete assim constituído: Presidente do Conselho e Ministro dos Estrangeiros, Hintze Ribeiro; Dr. Bernardino Machado, Obras Públicas, Comércio e Indústria; capitão de mar e guerra Neves Ferreira, Marinha e Ultramar; Dr. António de Azevedo Castelo Branco, Justiça e Eclesiásticos; Augusto Fuschini, Fazenda; João Franco Castelo Branco, Ministro do Reino, e coronel Pimentel Pinto, Ministro da Guerra.

Vertiginosamente, correram os dias do mês mais pequeno do ano. Entremos agora em Março.

Nas salas da Academia de Belas Artes realiza-se uma grande exposição organizada pelo Grémio Artístico. Nada menos que 260 obras concorreram a essa exposição, apresentadas por 77 artistas, no número dos quais figuravam Suas Majestades D. Carlos e a Rainha D. Amélia, o primeiro com um esboço a pastel — *Combate naval* — e uma linda *Paisagem do*

Ribatejo, também a pastel, e a segunda, com um quadro — *Pescador*.

Os outros artistas que participaram nesta exposição foram: Silva Porto, Veloso Salgado, José Malhoa, João Vaz, Luciano Freire, José de Brito, Marques de Oliveira e Ernesto Condeixa. D. Carlos e D. Amélia, que muito protegeram as artes, adquiriram alguns quadros.

Na noite de 11 de Março, D. João da Câmara, cujo centenário natalício foi celebrado em Dezembro passado, obtém um dos seus grandes triunfos literários, com a primeira representação da linda comédia *Os Velhos*, no Teatro de D. Maria II. D. João da Câmara era já um escritor consagrado: os dramas *D. Afonso VI* e *Alcácer Kibir*, tinham-lhe aberto as portas douradas da glória.

No desempenho de *Os Velhos* — que saudades esta notícia não irá reavivar nos sobreviventes desse período áureo do teatro português! — entraram João Rosa, no velho *Prior*; Brazão, no *Patacas*; Ferreira da Silva, no *Júlio*, o galã da peça; Rosa Damasceno, que fez a *Emilinha*; Joaquim Costa, no barbeiro de aldeia, e a grande Virgínia numa simpática velhinha, e, ainda, Augusto Antunes e Emília Lopes.

Uma outra notícia de interesse com que queremos fechar os acontecimentos do mês de Março é o naufrágio, na barra do rio Limpopo, do pequeno navio da marinha de guerra portuguesa, *Mac-Mahon*. O naufrágio deu-se a 8 do mês, tendo-se salvo a tripulação.

O vapor *Mac-Mahon*, que se empregava na fiscalização do porto, tinha apenas uma peça de artilharia. O nome, que é estrangeiro, comemorava um facto importante da nossa história, constituindo uma homenagem ao general Mac-Mahon, então presidente da República Francesa, e que foi o árbitro, em favor do nosso País, quando a Inglaterra levantou questão sobre os direitos de Portugal à baía de Lourenço Marques.

Esse pequeno vapor aprisionou, em Março de 1891, o vapor inglês *Countess of Canarvou* nas águas do Limpopo, quando este transportava armas e munições de guerra para a companhia *South African*, contra o estatuído no *Modus Vivendi* entre Portugal e a Grã-Bretanha, em 1890.

Estamos agora no mês de Abril. Na tarde do dia 10, correu em Lisboa uma notícia que impressionou profundamente a população: dizia-se que El-Rei D. Carlos havia sido desacatado, em plena Avenida da Liberdade, por um homem que, soltando gritos subversivos, se lançara à frente dos cavalos do «phaeton», que sua Majestade guiava. Era um pobre louco, de 20 anos de idade, que se encontrava doente devido a uma febre cerebral, que o acometiera, anos antes, em Paris, onde, num teatro, provocara grosso escândalo, discursando ao público e proclamando-se o homem mais talentoso de toda a França.

D. Carlos nada sofreu e o pobre louco foi preso.

Só alguns anos mais tarde, na tarde de 1 de Fevereiro de 1908, é que três loucos, e estes portugueses, abateram a tiro o malogrado monarca.

Em Abril, no Teatro de S. Carlos, apresentou-se o pianista Viana da Mota. No seu primeiro concerto teve ineia casa; no segundo, uma casa cheia, apesar da noite chuvosa, e no terceiro, que foi uma noite de verdadeiro temporal, muitas foram as pessoas que não conseguiram bilhete de entrada.

Foi essa, por tudo, a noite da sua verdadeira consagração.

José Viana da Mota foi um talento precoce. Aos nove anos já dava os seus concertos. El-Rei D. Fernando, ao ouvi-lo tocar, compreendeu que ali estava um verdadeiro artista e logo se dispôs a conceder-lhe uma bolsa de estudo para que, no estrangeiro, ao lado dos grandes professores, completasse a sua educação musical.

Concedida a régia protecção, José Viana de Mota seguiu para a Alemanha, em Setembro de 1882, contando apenas 13 anos de idade. Em 29 de Janeiro de 1883, tomou parte no concerto dos discípulos do Conservatório Sharwenka, distinguindo-se notavelmente. Em 1884, terminado ali o curso, já era considerado um grande pianista entre os grandes pianistas da nova geração.

Começa a glória do notável artista. Percorre as cidades alemãs, onde os seus concertos têm sempre êxito, vai à Dinamarca, toca na côrte de Berlim, na presença do Imperador Guilherme I, e, em seguida, num serão particular da imperatriz Frederica. Quando El-Rei D. Luís visitou a Alemanha, recebeu em Berlim a visita de Viana da Mota, que lhe foi apresentado pelo ministro português Marquês de Penafiel. E o pianista, que já gosava de grande prestígio, teve a honra de ser convidado para o almoço que os oficiais do regimento, de que o monarca português era coronel honorário, oferecera a D. Luís.

E quando, então príncipe real, D. Carlos esteve também em Berlim, Viana da Mota foi convidado para o jantar que o ministro português ofereceu em honra de D. Carlos.

Nesse mesmo mês, El-Rei D. Carlos, que era uma alma de artista, e nunca faltava às primeiras representações do Teatro Nacional de D. Maria II, agraciou com o hábito de S. Tiago o notável actor e ensaiador Augusto de Melo, que foi um dos mais cultos homens de teatro do seu tempo.

O mês de Maio pouco tem que assinalar. No velho Ginásio, Eduardo Schwalbach—um dos mais gloriosos nomes do teatro português—faz

representar, com êxito extraordinário, a comédia *Anastácia & C.^a*, em que o actor Vale, ao lado de distintos artistas, realizou uma das suas mais belas criações histriónicas.

No dia 1 de Junho faleceu em Lisboa um dos maiores pintores paisagistas portugueses—António Carvalho Silva Porto. Morreu prematuramente, aos 43 anos de idade. Foi não apenas um grande pintor, mas um grande mestre. Um mestre que soube criar discípulos, entre os quais não se deve esquecer Carlos Reis.

No dia 30 desse mesmo mês, celebrou-se o primeiro centenário da abertura solene das portas do Teatro de S. Carlos. Na noite da sua inauguração—isto é, na noite de 30 de Junho de 1793, cantou-se a ópera de Cameron *La Ballerina Amante*. No seu desempenho intervieram unicamente homens, porque, por um decreto de D. Maria I, que só no fim do século foi revogado, nenhuma mulher podia apresentar-se no palco.

Para curiosidade dos leitores, vamos dar o elenco da companhia que inaugurou o belo Teatro e de que eram empresários Francisco António Lodi e André Lenzi.

Prima donna buffa—o castrado Domingos Copalirini. *Outra Prima—donna buffa*—o castrado Natole Rossi.

Prima dona séria—o castrado Michell Cavanna.

Segunda donna buffa—o castrado Carlos Onesti.

Outra segunda dona buffa—o castrado Pasquale Rossetti.

Segundas donas sérias—os castrados Paulo Boscoli e Loretto Olivieri.

Primeiros buffos—Francisco Marchesi e Pietro Guariglia.

Primeiros mezzo—caractere—Miguel Sghira, Francisco Franchi.



O Teatro de S. Carlos há cem anos

As bailarinas, escusado será dizer, eram também homens vestidos de mulheres.

Quando, em 1792, se iniciaram as obras do Teatro de S. Carlos havia em Lisboa apenas três teatros públicos: o de Salitre, o de Bairro Alto e o da Rua dos Condes.

No dia 28 de Julho regista-se em Lisboa um importante acontecimento: a inauguração da Exposição Industrial Portuguesa no Museu Industrial e Comercial de Lisboa, que se encontrava instalado no edificio dos Jerónimos. A' inauguração da Exposição estiveram presentes El-Rei D. Carlos, o Infante D. Afonso, membros do Governo, corpo diplomático e jornalistas.

A referida Exposição obedeceu, entre outros, aos seguintes objectivos: demonstrar ao consumidor que já tinha, fabricados no País, artigos que competiam com os similares estrangeiros e desfazer o preconceito de que só o estrangeiro sabia produzir e inspirar aos industriais portugueses confiança suficiente para não mascarar os seus produtos com rótulos de outros países.

No dia 27 de Agosto regista-se um grande acontecimento, com a inauguração, em Carcavelos, do cabo submarino dos Açores. O primeiro telegrama, assinado por El-Rei D. Carlos, foi expedido às 3 horas e 25 minutos da tarde ao representante da população da Ilha de S. Miguel, nos seguintes termos:

Ao sr. presidente da Comissão distrital de Ponta Delgada. Sinto-me deveras feliz ao enlaçar à mãe patria, por um vínculo quase tão íntimo como o pensamento que nos reúne, o valoroso povo açoriano. Está aberto à circulação o cabo telegráfico entre Lisboa e Açores.

El-Rei

O presidente da Comissão Distrital de Ponta Delgada respondeu com o telegrama seguinte:

A Sua Majestade El-Rei: O povo micalense por si, e intérprete de todo o arquipélago, saúda respeitoso e grato Vossa Majestade e Família Real. Viva a integridade nacional!

Aristides Motta

Era então presidente do Conselho o Dr. Ernesto Rudolfo Hintze Ribeiro, açoriano, da ilha de S. Miguel, um dos mais dedicados e sinceros amigos de D. Carlos e uma das mais ilustres figuras da política nacional.

O mês de Setembro tem pouco, muito pouco, a registar. É um mês de calor, de férias, e de moscas. Os teatros estão fechados. As duas companhias dramáticas do teatro de D. Maria II e do teatro do Príncipe Real (hoje Apolo) encontram-se ainda no Brasil.

No Paço da Ajuda, a quebrar a monotonia do

mês, realiza-se uma recepção de grande gala, no dia 28, para comemorar os aniversários de El-Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia.

Outubro. Começa o Outono. Voltam às suas casas de Lisboa as famílias que estiveram a banhos nas praias. Os teatros reabrem. Sousa Bastos toma a direcção do Teatro da Trindade, cujo elenco é constituído pelas actrizes Ana Pereira, Augusta Cordeiro, Amélia Barros, Mercedes Blasco e pelos actores Alfredo de Carvalho, Queiroz e outros. No Ginásio, a companhia foi reforçada com a entrada da actriz Josefa de Oliveira. No Avenida estreia-se uma nova companhia com a mágica *Lenda do Rei de Granada*. É empresária e directora da companhia a actriz Círiaca Polónio, e o maestro é Ciriaco Cardoso.

Os dias correm vertiginosamente. Passou-se o mês de Outubro. Estamos em Novembro. Na vida artística dá-se um acontecimento importante: A grande Lucinda Simões é contratada para o Teatro de D. Maria II, em cujo elenco, que já contava com Rosa Damasceno, Virgínia, Brasão, João e Augusto Rosa, entram também três novos artistas: o dr. Cristiano de Sousa, filho de uma família distinta; Carlos Santos, filho do grande José Carlos dos Santos e da notável actriz Amélia Vieira, e a actriz Maria Falcão.

A companhia anuncia originals portugueses (há sessenta anos os nossos escritores ainda escreviam e tinham público!) de D. João da Câmara, de Eduardo Schwalbach, de Marcelino Mesquita e de Lorjô Tavares.

Na Livraria Gomes, Rafael Bordalo Pinheiro, caricaturista e ceramista notável, expõe um vaso ornamental de extraordinário valor artístico.

No dia 10 de Novembro faleceu o grande toureiro José Joaquim Peixinho, contando apenas 40 anos de idade. Seu pai dera-lhe educação primorosa: andara no liceu, aprendera piano e violino, frequentara as aulas da Academia de Belas Artes, mas a sua vocação herdara-a ele no sangue: tinha de ser e foi toureiro como seu pai.

Dois notáveis homens de letras fecham os olhos para sempre no mês de Dezembro: o poeta Luís Augusto Palmeirim, sócio efectivo da Academia Real das Ciências e director do Real Conservatório de Lisboa, e Pedro Correia, jornalista de acção, que fundara o *Diário Ilustrado*, o primeiro jornal illustrado, de dez réis, que appareceu em Lisboa e que, à sua morte, contava já 22 anos de publicação; a *Ilustração Portuguesa* e o *Correio da Europa*, que se destinava ao Brasil. A cultura ficou a dever-lhe serviços como editor do *Diccionario Universal*, da *História de Portugal*, de Pinheiro Chagas, da Colecção Camilo Castelo Branco, etc.

E mais nenhum outro facto de vulto há a registar no remoto mês de Dezembro do ano de 1893, tanto mais que não havia, há sessenta anos, ases de futebol, nem estrelas de cinema e outras pragas.

Felizes tempos!

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O tratamento das doenças mentais que melhores resultados de curas tem dado é o electro-narcotismo que consiste em fazer passar um jacto de corrente eléctrica cuidadosamente regulado através do corpo do doente durante sete minutos e simultaneamente a aplicação de oxigénio para auxiliar a respiração.

(da revista *Veko-Journalen* — Estocolmo)

A auto-estrada que se está a construir entre Bramar-gach, no Sund, e Zedt, tem um trecho difícil: aquele em que a estrada se encontrará com o canal que liga o Báltico ao Mar do Norte. Começou a construir-se um túnel de forma a conduzir a auto-estrada por debaixo do canal. Em breve os automóveis que se destinam à cidade de Zedt passarão por baixo dos navios que todos os dias percorrem aquela artéria de água.

(da *Revue Hebdomadaire* — Paris)

O pequeno planeta Hermes descoberto em 1947 no seu movimento de translação em volta do Sol chega até ao círculo de Vênus e aproxima-se da Terra, está a seiscentos milhões de quilómetros.

(do jornal *Aftonbladet* — Estocolmo)

Num futuro próximo a linguagem mímica substituirá a articulada. A linguagem articulada é apenas uma forma de mímica em que os movimentos são executados sem o percebermos pelos lábios ou pela língua em vez de o serem pelas mãos. As posições dos lábios e da língua são conexas aos gestos expressivos. Estamos a dois passos de realizar a solução da linguagem universal.

(da revista *Union Littéraire* — Toulouse)

O Museu de Los Angeles gigante substituiu num parque único no género, todos os animais gigantes dos tempos pleistocenos aproveitando fosséis encontrados no Colorado. Animais formidáveis que há milhão de anos vagueavam pelas planícies duma vasta região a que hoje chamamos continente americano, estão ali reconstituídos tal como foram antes da história do homem.

(de *Nuevo Mundo* — Caracas)

O mistério do oiro é como o mistério da energia solar, um mistério cósmico. A acção do oiro efectua-se sob as condições electrodinâmicas do organismo pela potencialidade em *gauss* do metal: existe relação electrodinâmica entre as condições do homem, elemento eléctrico, e as do metal, elemento magnético. A consciência deste fenómeno valoriza-o e cria a base da riqueza universal.

(da revista *Cosmopolitan* — N. York)

Estamos no início duma nova era de transportes. Os foguetes interplanetários serão os aviões de passageiros do futuro. A civilização será revolucionada por esta conquista da ciência.

(do diário *Le Matin* — Paris)

O Teatro da Moda acaba de abrir as suas portas no palácio do Louvre, com considerável sucesso entre os artistas de cinema. Numa série de cenários de Paris agrupam-se quinhentos manequins de arame com cabeças de papelão. Ostentam «toilettes» com tanto gosto como aquelas que apresentam os «modelos» das grandes casas de costura de Paris.

(da revista cinematográfica *Camara*, de Madrid)

O ministro da Economia, da Estónia, apresentou ao Parlamento um projecto de lei criando um imposto especial para as senhoras de 30 anos que se mantêm solteiras, as quais protestaram alegando que o número de mulheres na Estónia é notavelmente superior ao dos homens, motivo por que lhes parece que o Estado devia aumentar a população masculina importando homens do estrangeiro.

(da revista *Heute* — Munique)

O desenvolvimento da extensão do serviço aéreo constituiu uma das maravilhas deste século. Hoje, no curto espaço de oito dias o turista pode completar o circuito de 14.000 milhas desde Miami a Miami descendo pela costa ocidental até Buenos Aires cruzando os Andes e subindo por Santiago do Chile no regresso!

(de *The Recorder* — Londres)

O vidro está substituindo por toda a parte o metal. Utiliza-se já na indústria de peles rolos de vidro para alisar o coiro em vez de cilindros metálicos. Emprega-se vidro nos tubos das pastas dentífricas. O vidro e o alumínio serão os materiais dos séculos futuros.

(do *Eindhoven Sagblad*)

Um grupo de engenheiros suecos inventou um aparelho telefónico com uma parte especial destinada a recolher os recados quando a pessoa procurada não puder atender ao telefone. Adapta-se a qualquer telefone de uso corrente.

(do diário *Paris-Matin*)

Vendavais com velocidade aproximada de 160 quilómetros horários e densas cortinas de chuva passaram pelo litoral de Workolf e atingiram Nova Jersey. O temporal voltou ao mar num ponto ao sul de Weymouth — e é o resultado de recentes experiências atómicas no Nevada.

(do semanário *Irish Catholic* — Dublin)

Um dia Toscanini dirigia uma grande orquestra em Nova York, durante um ensaio em que Geraldine Ferrari

cantava. Subitamente o maestro deteve a música para fazer uma observação à cantora.

— Saiba que sou uma grande artista! — exclamou esta, indignada.

— Muito bem! Não o direi a ninguém, minha senhora, retorquiu Toscanini, impassível.

(do semanário *Punch* — Londres)

O professor Mollier realizou curiosas experiências com um peixe do Amazonas denominado *purauê*, que é um verdadeiro gerador de electricidade. Fala-se já em aproveitar as suas qualidades para fins práticos. Graças a um órgão longitudinal que lhe acompanha a estrutura, das guelras à cauda, o peixe produz descargas eléctricas rítmicas com o potencial de 500 «volts».

(do *The Iplinger Magazine*)

O inventor do «tratamento eficaz para a constipação mais económico do mundo, pratica-o há cinco anos. Eis a sua receita: «Colocai a cabeça bem assente no chão, levantai os pés para o ar durante cinco minutos todos os dias, e não mais estareis sujeitos a apanhar uma constipação».

(da revista *Viva Cien Anos* — B. Ayres)

Al Capone nasceu em Nápoles em 17 de Janeiro de 1895. Chegou à América com seus pais, quando mal falava ainda. Vendeu jornais em East Side, quebrou vidros de montras, apedrejou a polícia — e aos 20 anos tinha uma reputação terrível. O Inimigo Público n.º 1 chegou a ter uma fortuna calculada em setenta e oito mil contos.

(da revista *L'avant Garde* — Louvain)

A directora dum Instituto de Beleza de S. Francisco da Califórnia, criou um estabelecimento semelhante às agências funerárias, mas destinado a organizar, a baixo preço, uma cerimónia de núpcias: fornece os trajos dos noivos, acessórios, o sacerdote e o «copo de água», incluindo o champagne.

(do *Ethyl News* — Nova York)

Em Bombaim, onde há cerca de oito mil leprosos, têm sido usados muitos remédios novos para a cura da lepra, incluindo sulfatiosol, vacina anti-rábica, e outros, mas com pequeno resultado. A principal droga usada presentemente é o óleo de hidrocapo, injectado dentro da pele.

(do diário *concani Bombo*, de Bombaim)

O actor de cinema Sigmund Dorik desdenhou a herança dum milhão de corôas que lhe deixou um parente que morreu na Dinamarca, e preferiu ficar em Hollywood a lutar e a trabalhar pela glória, esperando talvez ser um dia astro de cinema...

(do semanário *Shps* — Oslo)

O dr. Hudson afirmou numa das suas recentes comunicações á Academia de Astronáutica que existem duzentos e oitenta milhões de biliões de sóis entre os grupos de estrelas que estão ao alcance dos telescópios modernos.

(da revista dos estudantes de Touvet *Existences*)

A análise do desenho gráfico do som, registado electricamente, pode reconstituir para as futuras gerações o carácter de muitos homens célebres através dos sons. A voz

de Truman, por exemplo, é revelante de energia e de persuasão.

(do *Luzerner Nachrichten* — Lucerna)

O professor Homer, célebre pelos seus estudos sobre paleontologia, afirmou que o futuro é dos ratos porque o mundo desaparecerá com os novos inventos de destruição e ficará apenas povoado por biliões de ratos. O homem desaparecerá como desapareceu o dinosauro, ao passo que aqueles roedores sobreviverão aos inventos de destruição mais horríveis.

(do *Przeglad Wsfolesesny* — Varsóvia)

A fim de evitar uma asfixia passada por uma fuga de gaz em sua casa, Mrs. Ethel Green, de Evanston, correu ao telefone, gritou: «Socorro!» e caiu sem sentidos. O seu papagaio aproximou-se do aparelho e lançou o mesmo grito repetidas vezes. A Companhia dos Telefones pediu auxílio e a senhora e o papagaio foram salvos.

(de *Columbia* — Chicago)

Soendehe é uma vila dinamarquesa, que pertence exclusivamente a mulheres. Os habitantes das pequenas choupanas com seus minúsculos jardins, cuja terra é trazida da Jutlandia, são velhas mulheres que enviaram devido às tragédias do mar.

(de *The National Geographic Magazine*)

No leite das mulheres que fumam 40 cigarros por dia aparece a nicotina. Esta não é eliminada com o leite; sendo encontrada no sangue. O tabaco prejudica assim a função da maternidade. O iodoreto de potássio pára o leite e pode produzir o fenómeno de iodismo na criança lactante.

(da revista *Pyrenées* — Toulouse)

Certa empresa americana, sabendo que a sua clientela composta de fazendeiros tem pouco dinheiro, oferece um automóvel 1945 contra entrega imediata de 90 galinhas e pagamento de dois dolares por semana; um carro 1939 por cinco leitões e três dólares semanais.

(da revista *Esquire* — Chicago)

O engenheiro belga Auslain inventou o processo para um sono calmo em pleno inverno sem cobertores: lâmpadas infra-vermelhas isoladas nos tetos irradiarão suave calor sobre a pessoa que dorme. São controladas por termostatos automáticos.

(do semanário *Europe* — Paris)

A neve carbónica com que se fabrica o gelo está a ser usada no fabrico de bombas explosivas de 1.500 quilos. O invento pertence ao inglês Serter Carlow que afirma: «a neve carbónica será comprimida a uma pressão de 2.000 quilos por centímetro quadrado».

(do diário *Soir-Express*, Paris)

Nova Iorque conta actualmente cerca de três milhões e quinhentos mil cães de toda a espécie. A capital americana não oferece só a fisionomia de cidade que constantemente corre para o trabalho: oferece também o panorama da pessoa que passeia o cão numa obrigação ditada pelos cuidados de higiene...

(do semanário *Quizote* — Madrid)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Março de 1903)

Linhas Transmontanas

Por portaria de 9 do corrente foram mandados elaborar os projectos das linhas do Pocinho a Miranda e do Valle do Tamega, Livração a Vidago, onde deve entroncar na linha da Regoa a Chaves.

Aquellas linhas haviam sido estudadas em 1887 para via larga.

No plano da réde complementar das linhas do Minho e Douro, decretado em 15 de fevereiro de 1900, figuram aquellas linhas judiciosamente classificadas para serem de via de 1^m.

Preceituando o decreto de 6 de outubro de 1898, que mandou elaborar o plano da viação accelerada ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, que fossem estudadas, subseqüentemente à classificação as linhas de que não houvesse projectos, estavam nesse caso as que, tendo sido estudadas de via larga, foram agora classificadas de via reduzida.

E como base de qualquer iniciativa official ou particular para a construção de uma linha, deve ser o projecto precisamente estudado; acto de boa administração foi o que praticou o sr. ministro das obras publicas, mandando estudar aquellas duas linhas.

Foram prescriptas na portaria as condições technicas das linhas adoptadas para a de Regoa a Chaves, o que permittirá vencer sem grande dispendio as consideráveis difficuldades que o accidentado do terreno offerce.

A'cerca da importancia economica d'aquellas duas linhas muito ha que dizer; deixamos, pois, esse estudo para artigo especial.

III ROMAGEM À FLANDRES

Vai encerrar-se a inscrição para a 3.^a Romagem de Antigos Combatentes aos campos de Batalha da Flandres.

O chefe da Missão é o sr. General do Estado Maior, Luís Augusto Ferreira Martins.

Ficou assente, na última reunião, que os camaradas combatentes que queiram tomar parte nela, façam as suas inscrições, utilizando os poucos lugares disponíveis, a Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Seca, 7, 1.^o — Lisboa (Tel. 27520). Cada um pode fazer-se acompanhar por 2 pessoas de família.

A visita à Bélgica justifica-se pelos seguintes motivos: na fachada da Universidade de Gand, existe uma lápide artística, homenagem dos Belgas «aos soldados Portuguezes mortos na Frente Belga, pela causa do direito»; no cemitério de Antuérpia, estão sepultados sete antigos combatentes portuguezes; em Bruxelas, será prestada homenagem ao Soldado Desconhecido Belga.

Na Bélgica está sendo preparada uma carinhosa recepção aosromeiros portuguezes.

Itinerário previsto: dia 22 de Abril — Partida de Lisboa no Sud; 23 — chegada a Paris às 23,30 horas; 24 — Partida de Paris para Béthune, recepção e instalação em Béthune; 25 — Visita ao sector Português; 26 — Cerimónias habituais em Lacouture, regresso a Béthune; 27 — Partida de Béthune para Gand; 27 e 28 — Recepção em Gand, visita à Universidade e à cidade; 28, à noite — Partida para Antuérpia; 29 — Recepção, visita ao cemitério e à cidade; à noite, partida para Bruxelas; 30 — Bruxelas, homenagem ao Soldado Desconhecido, visitas officiais; 1 de Maio — Visita à cidade e à Feira Internacional; 2 — Partida para Paris — Lisboa.

O preço de cada inscrição não é superior a três mil escudos, incluindo transporte no Sud Express em 1.^a classe em Portugal e Espanha, e 2.^a classe em França, hospedagem durante os dias de romagem e outras pequenas despesas.



ABERTO TODOS OS DIAS (MENOS ÀS 2.^{as} FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL) DAS 14 ÀS 17 H. — PREÇO DE ENTRADA: 1300



Domingos de Lisboa

MUSEU MILITAR

(LARGO DO MUSEU DE ARTILHARIA)

FUNDADO em 27 de Março de 1840, este Museu, apesar de relativamente moderno, é um dos mais curiosos de Lisboa. As suas salas estão repletas de preciosidades. Desde os utensilios de guerra que figuraram na conquista de Ormuz, às espingardas com que nos batemos na guerra de 1914, encontram-se expostas neste Museu verdadeiras reliquias que constituem outras tantas lições de História de Portugal.

Obras primas de Columbano, Malhóa, Veloso Salgado, Condeixa, Machado Castro, Teixeira Lopes e muitos outros, podem também ser admiradas nas salas do Museu Militar, onde estâncias dos Lusíadas, esculpidas em mármore, proclamam a glória dos nossos feitos à contemplação e admiração dos séculos.

PASSAM JUNTO DESTA MUSEU:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 17 E 25
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 3, 9 E 26



CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

IX

P O R C A R L O S D ' O R N E L L A S

NÃO é possível fazer um itinerário para os portugueses, que são muitos volúveis nas suas excursões e até na sua maneira de ver e de apreciar. É difícil agrupar meia dúzia de pessoas que se entendam, principalmente quando o programa inclui visitas a museus, bibliotecas, academias, centros culturais, igrejas, institutos, jardins, observatórios e outros estabelecimentos. Cada um tem a sua maneira de ver as coisas e, quando se trata de senhoras, pior ainda, porque uma grande parte delas só se preocupa com as correrias para os armazens de sedas, perfumarias e outras casas de modas, onde as estafadoras se demoram horas astronómicas e implicativas para os cavalheiros que estiverem pelos ajustes de as acompanhar. Bem sei que há excepções, mas estas são muito raras no sexo feminino.

A propósito, lembro-me que, há anos, visitei a Catedral de Toledo pela décima vez, mais ou menos, e o grupo que nos acompanhava era constituído por cinco senhoras e cinco cavalheiros. Em Madrid, vimos algumas igrejas, mas a Catedral de Toledo oferece ao visitante um quadro magnífico da terra e da civilização espanhola. Eram três carros que percorreram os setenta quilómetros que separam Madrid de Toledo, em pouco mais de uma hora. A uma das se-



Monumento a Afonso XII no Retiro

nhoras que ficou no carro e a quem observáramos que merecia a pena ver a linda catedral, recebemos como resposta que as catedrais eram todas iguais e que vendo-se uma estavam vistas as outras... Assim é que não é agradável caminhar quilómetros e quilómetros, não no interior da selva, mas em países civilizados, para contribuir para um mais alto nível cultural daqueles cuja mentalidade é deveras acanhada.

Continuemos a falar de Madrid, onde, actualmente, as diversões nocturnas se limitam, após a saída dos teatros, a dois ou três estabelecimentos para dança e ouvir alguns números de variedades. Hoje, Madrid ensina ao turista que a noite é para descansar e o dia para percorrer o muito que existe para ver, sem esquecer o conhecido Retiro, criado por Filipe IV e que foi teatro de estrondosas festas, nas quais tomaram parte poetas e escritores de nomeada. O Retiro é um enorme parque com cerca de cento e quarenta hectares e são dignos de referência os monumentos de Afonso XII, e no qual colaboraram escultores espanhóis dos fins do século XIX e cuja estátua equestre é do recentemente falecido Benlliure. Do mesmo é o de Martiney Campos, também equestre, outros monumentos ali figuram como sejam os do músico



A tradicional Calle de Alcalá



A Praça de toiros de Madrid

Chapi, Cajal y Galdós, e o Angel caído. A passagem dos carros faz-se pelas ruas talhadas pelo meio dos arvoredos. Seguindo a enormíssima calle Alcalá, encontramos a nova praça de toiros, inaugurada oficialmente em 21 de Outubro de 1934. É uma praça cômoda para 25.000 espectadores, construída em tejo com encaixes de cerâmica representando os escudos de todas as províncias espanholas. Por dificuldades de numerário o alcaide de Madrid resolveu, antes da inauguração oficial desta praça, dar uma corrida para poder pagar aos operários e prosseguir o seu acabamento. Esta festa realizou-se em 17 de Junho de 1931, oferecendo oito ganaderos um touro cada um, acontecendo o mesmo aos matadores que se ofereceram quase todos para tourear gratuitamente, actuando somente os que figuraram no cartaz formado com Mazquiáran (Fortuna), Marcial Lalanda, Nicanor Villalta, Fausto Barajas, Luis Fuentes Bejarano, Vicente Barrera, Fermin Espinosa (Armillita Chico) e Manuel Mejias (Bienvenida).

As corridas de touros constituem o mais castiço divertimento de toda a Espanha. Uma grande parte dos espanhóis são aficionados, isto sem falar nos adeptos do futebol que são uma praga como acontece no nosso país, onde, ao domingo, não se ouve falar noutra coisa. Mas o espectáculo de toiros em Espanha tem um sabor especial, pois é rico de côr e de beleza; tem emoção, luz, movimento e arte, aquela arte que só os aficionados sabem interpretar durante um desses espectáculos de emoção.

Se de novo nos encontrarmos nas Portas do Sol, fácil se torna, pelos bons meios de transporte que encontramos e, ainda, pela quantidade de taxis, que já estacionam na cidade, seguir para a calle Arenal, no fim da qual encontramos as trazeiras do Teatro Real, inaugurado em 1850, e cuja fachada principal está virada para a frente do Palácio Real, sumptuoso edifício situado na praça do mesmo nome e rodeado por enormes estátuas de pedra, representando os Reis de Espanha.

O Palácio Real foi construído no mesmo local onde, na noite de 28 de Dezembro de 1734, um in-

cêndio destruiu o Alcázar dos Austrias. Filipe V, no mesmo ano, mandou chamar um técnico especializado na construção de palácios, o qual já havia construído o Palácio Real de Lisboa, e assim Felipe Juvara, italiano, natural da Sicília, apresentou-se ao Rei, em Madrid, no ano de 1735, com o respectivo projecto, ao mesmo tempo que Pedro de Rivera apresentava um outro, que o monarca rejeitou. As obras começaram em 1736, mas só em 1764 os reis se puderam alojar no novo Alcázar, após a sua estadia no Escorial. A decoração do Palácio é posterior a Filipe V, actuando nele Mengs e Tiépolo, seguindo-se, depois, os espanhóis Gonzalez, Velázquez, Maella, Bayen e Lopez. A sala do trono tem o teto pintado por Tiépolo, um magnífico fresco que reproduz o apogeu de Carlos III. Todo o Palácio contém obras magníficas não só em pintura como também em mármore, tapeçarias, mobílias, porcelanas de bom gosto e valor artístico, bem como lustres sumptuosos.

Existem salas forradas a seda verde e amarela, bem como uma preciosa sala de jantar e o salão dos espelhos bem como uma capela que foi construída de 1749 a 1757, com a colaboração de Ventura Rodriguez, e com tetos pintados por Giaquinto.

É digno de visita não só este Palácio do Oriente, hoje exposto ao público, bem como a «Armeria», onde podem ser admiradas as armas que pertenceram a S. Fernando e de D. Jaime I de Aragão, assim como outras peças históricas, que figuraram em várias batalhas e bem como inumeráveis recordações que enriquecem o precioso museu.

O Palácio oferecia, nos tempos da Monarquia, sumptuosidade e era considerado como fortaleza e estava sob a jurisdição do comando geral.

Antecede este Museu a Praça da Armeria, onde antigamente os estrangeiros e o povo madrileño assistia ao simpático «render da guarda», formação de diversas e vistosas pequenas unidades militares, que ali se reuniam enquanto a banda executava bons trechos de música.

(Continua)



Praça e Palácio do Oriente

Linhas Estrangeiras

AUSTRIA Em meados de Dezembro do ano passado começou a funcionar o comboio eléctrico no último percurso que vai de Amstetten a Viena de Austria e que estava ainda por electrificar. Ficam, portanto, ligadas todas as comunicações, por caminho de ferro electrificado, de Viena com o Ocidente.

Numa rede total de 6.000 km., estão actualmente electrificados 1.348 km., dos quais até 1938 estavam já a servir o tráfego 1.000 km. em cifras exactas. Dentro do novo programa estabelecido em 1945, a Administração dos Caminhos de Ferro Austríacos considerou dignos de serem electrificados uns 2.000 km. da sua rede, de modo que devem ser ainda montados com energia eléctrica uns 1.600 km. de via aproximadamente. No decurso do ano passado, houve uma rodagem nos caminhos de ferro austríacos de 58,4 milhões de km., dos quais 17,7 milhões correspondem às vias electrificadas.

Presentemente, o consumo de corrente nos caminhos de ferro da Austria eleva-se a 350 milhões de kilowattios-hora, ou seja um milhão por dia, aproximadamente. Agora, com a inauguração do troço Amstetten-Viena o consumo de energia subirá provavelmente para cerca de 400 milhões. A corrente é fornecida por seis geradoras pertencentes aos caminhos de ferro, com o apoio de mais três outras centrais independentes. Existem ainda 19 centrais, ou subestações, e 49 transformadores. A continuidade do seu rendimento total ascende a 215.000 kilovolt-ampéricos.

Uma grande parte do material eléctrico, como geradores, transformadores, motores para as locomotivas eléctricas, etc., foram fornecidos pela importante firma austríaca *ELIN* que, depois da guerra, tem largamente contribuído com o seu equipamento para a reconstrução e modernização dos transportes ferroviários electrificados na Austria. A este respeito não podemos igualmente deixar de mencionar a *AEG-UNION* de Viena, com o seu equipamento e montagem da rede de condução da corrente, a *Brown-Boveri* austríaca e ainda a conhecida casa de Viena *Siemens-Schuckert-Werke*, que forneceu uma das rápidas locomotivas eléctricas com que foi inaugurado o troço electrificado Wien-Amstetten, em 19 de Dezembro de 1952.

FRANÇA Pode considerar-se notável a pontualidade dos comboios da França, e isso deve-se ao bom funcionamento da sua rede ferroviária. Alguns números colocam-nos na presença da excelência da circulação dos comboios franceses.

Assim, no decurso do verão de 1952, período difícil devido às numerosas deslocações de férias, a

percentagem dos comboios rápidos e expressos do conjunto da rede nacional francesa dos comboios que chegaram à hora elevou-se a 80%, marcando um progresso sobre o ano anterior (75%). No decurso do mesmo verão, a percentagem dos comboios rápidos e expressos que chegaram com um atraso de, pelo menos, 15 minutos, é da ordem dos 4% contra 7% durante o verão de 1951.

Seriam certamente muito melhores estes resultados se a regularidade de uma proporção importante de comboios internacionais não estivesse ligada às condições da circulação nas linhas francesas após longos percursos no estrangeiro.

Alguns exemplos das médias diárias de atraso de alguns dos mais conhecidos comboios, durante os primeiros nove meses de 1952. Esses atrasos, como se vai ver, são insignificantes:

Rápido n.º	1 — Paris-Estrasburgo...	1' 18"
»	» 101 — Paris-Le Havre....	0' 54"
»	» 7 — Paris-Bordeaux.....	1' 31"
»	» 15 — Paris-Lyon.....	0' 42"
»	» 1 — Paris-Marselha.....	1' 57"

O recorde de regularidade foi obtido pelo comboio 333 Paris-Lille, cujo atraso médio diário, durante o referido período de 9 meses, foi apenas de 2 segundos, o que representa a precisão de um movimento de relojoaria.

Os resultados obtidos devem-se, por um lado, aos aperfeiçoamentos incessantes da técnica ferroviária e principalmente ao desenvolvimento da tracção eléctrica, revertendo o mérito também ao espírito de equipa e à dedicação do pessoal.

SUIÇA

Começou a circular na linha do Gothard uma locomotiva de tipo novo, capaz de rebocar um comboio de 600 toneladas, à velocidade de 75 quilómetros por hora, sobre uma rampa de 26 0/00.

Graças à sua potência, torna-se desnecessário o uso da tracção dupla que obrigava a atrelar uma segunda locomotiva no caso de certas vertentes mais íngremes — processo inconveniente por acarretar perdas de tempo e um excesso de despesas com o pessoal. A nova locomotiva, baptizada AE 6/6, pesa 122 toneladas e tem os seis eixos motores. Nas linhas de montanha desempenha um papel idêntico ao da famosa RE 4/4, que reboca, há alguns anos, os comboios rápidos inter-cidades. A sua velocidade máxima é de 125 km. à hora. De futuro rebocará três expressos de Lucerna a Chiasso e vice-versa: um comboio semi-rápido e um de mercadorias, percorrendo 800 km. por dia, dos quais uma boa parte na montanha.

Os estudos e a construção desta locomotiva duraram dois anos e nove meses e custaram cerca de 1.600.000 francos. Dentro de poucos anos, não haverá, apenas, uma ou duas AE 6/6 em circulação no Gothard, mas umas vinte. Nessa altura, os CFF terão realizado o duplo objectivo de reduzir as despesas de exploração e o tempo dos percursos, aliás já notavelmente curto.

*Contra todos os pe-
rigos e accidentes...*



Companhia de Seguros Fidelidade
Largo do Corpo Santo, 13
Lisboa



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Secretaria - Geral

O «Diário do Governo», série II, n.º 45, de 23 de Fevereiro de 1953, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que o engenheiro Basílio Freire Casero da Mata seja exonerado do lugar de vogal efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (via estreita), cargo que desempenhou de conformidade com a portaria publicada no «Diário do Governo» n.º 34, 2.ª série, de 12 de Fevereiro de 1951, e nomear em sua substituição, nos termos da alínea f) e § 5.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35.196, de 24 de Novembro de 1945, o engenheiro Mário Melo de Oliveira Costa.

Ministério das Comunicações, 9 de Fevereiro de 1953.— O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*. (Visada pelo Tribunal de Contas em 18 de Fevereiro de 1953. São devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22.257. Registo T. C. 2.592).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que, nos termos da alínea f) e §§ 2.º, 5.º e 6.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35.196, de 24 de Novembro de 1945, seja o Dr. João Faria Lapa reconduzido no lugar de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (via larga), cargo que desempenhou de conformidade com a portaria publicada no

«Diário do Governo» n.º 34, 2.ª série, de 12 de Fevereiro de 1951.

Ministério das Comunicações, 9 de Fevereiro de 1953.— O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*. (Visada pelo Tribunal de Contas em 18 de Fevereiro de 1953. Não são devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22.257. Registo T. C. 2.593).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que, nos termos da alínea f) e §§ 2.º, 5.º e 6.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35.196, de 24 de Novembro de 1945, seja o engenheiro Júlio José dos Santos reconduzido no lugar de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (via estreita), cargo que desempenhou de conformidade com a portaria publicada no «Diário do Governo» n.º 34, 2.ª série, de 12 de Fevereiro de 1951.

Ministério das Comunicações, 9 de Fevereiro de 1953.— O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*. (Visada pelo Tribunal de Contas em 18 de Fevereiro de 1953. Não são devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22.257. Registo T. C. 2.594).

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», n.º 42, série III, de 19 de Fevereiro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos e mediante o qual as rubricas actuais de: «Cadeiras de bunho ou de tabua», «Cadeiras de ferro», «Cadeiras de pinho nacional», «Cadeiras de verga (*)», «Cadeiras de viagem, fechadas» e «Cadeiras não designadas» são substituídas pelas de: «Cadeiras de madeira», «Cadeiras metálicas» e «Cadeiras não designadas».

COMPANHIA
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



S E D E

Rua da Vitória, 88.2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

Os tubos de fibrocimento

Cimianto

SÃO OS MELHORES CONDUTORES DE
ÁGUA PARA ALIMENTAÇÃO E REGA

- * Inteiriços, resistentes e homogéneos
- * Inalteráveis e de duração ilimitada
- * Leves, fáceis de transportar e colocar
- * Diâmetros absolutamente uniformes
- * Junta simplíssima, rápida e segura
- * Económicos pela facilidade de transporte, montagem e eliminação dos gastos de conservação.

Consultas à

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

ESCRITÓRIOS — Av. Fontes Pereira de Melo, 14 — LISBOA
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes de Quintinha — ALHANDRA
Telef. ALHANDRA 62

Armazém em LISBOA: Largo do Andaluz, 14

COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA



ESCOLA ACADEMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

*Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis*

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA

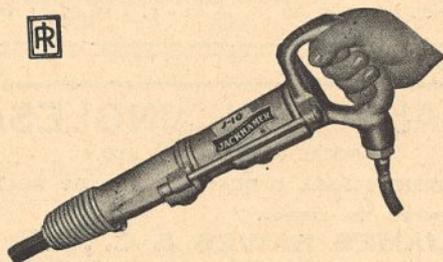
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

FERRAMENTAS PNEUMÁTICAS

COMPRESSORES

TODAS AS APLICAÇÕES DE
AR COMPRIMIDO



Ingersoll-Rand, L.da

LARGO DO CORPO SANTO, 28-2.º

Telefones: 2 9671-2 3212 - LISBOA

Todos conhecem e todos preferem a

CASA AFRICANA

o mais completo estabelecimento
do País no seu género

A PREÇOS POPULARES
ARTIGOS DE NOVIDADE

que marcam pela alta qualidade e esmero de fabrico

Lanifícios para homens e senhoras

Sedas — Crepes de lã — Georgettes
de linho, cheviotes e galardins para
fatos — Cobertos de lã e de mescla
— Veludos — Casacos de fantasia —



Casa Africana

serve o Império Portu-
guês há cinquenta anos

RUA AUGUSTA-LISBOA

ELECTRO-ARCO LIMITADA

ELECTRODIOS
POSTOS E ACESSORIOS
PARA A SOLDADURA ELECTRICA

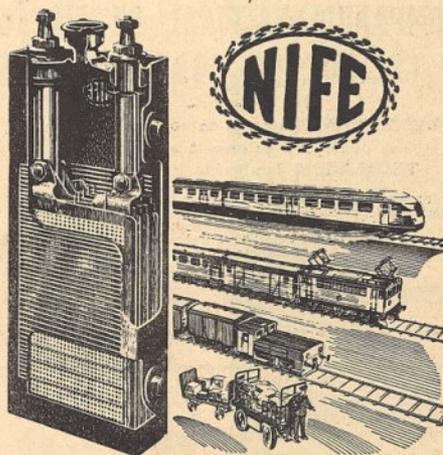
MATERIAL APROVADO PELO
LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING



FÁBRICA E LABORÁTORIOS
VENDA NOVA — AMADORA

LISBOA
RUA SILVA CARVALHO, 239 — TEL 63649

PORTO
RUA DO BOLHÃO, 216 — TEL 21277



Baterias Alcalinas — Ferro — Níquel — Cádmiu
INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE E
TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO E
AINDA PARA :

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

REPRESENTANTES GERAIS

J. COELHO PACHECO, L.DA
Rua Braamcamp, 90-94 Tel. 42188 LISBOA



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

A Resistente Sociedade de Parafusos, L. da

Sucessora de VICTOR JOSÉ PEREIRA



FABRICA DE:

PARAFUSOS, PORCAS, REBITES, ANILHAS «TI»,
REFONDOS, HASTES ATARRACHADAS, «CRAMPONS»,
FERRAGENS PARA LINHAS TELEFÓNICAS E TELEGRÁFICAS,
ZINCAGEM, ETC.

Sede e Escritório:

41, CALÇADA DOS SETE MOINHOS, 47
Telef. 47427 LISBOA — PORTUGAL

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

COMPANHIA NACIONAL DE FIAÇÃO E TECIDOS DE TORRES NOVAS

S. A. R. L.

DESDE 1845 ao serviço da economia nacional
FIAÇÃO de linho e cânhamo
TECELAGEM de algodão, linho e cânhamo

Sede: Rua Áurea, 191, 1.º — LISBOA

Fábrica em Torres Novas

Depósito no Porto: Rua Alexandre Braga, 76-1.º

Telefones: Sede — P. P. C. 30144 - 30145

Fábrica: T. Novas 2117; Porto 27380

End. Telegr.: NOVETORRES

AGÊNCIAS NA MADEIRA, GUINÉ, ANGOLA E NOÇAMBIQUE

Wiese & C.ª, L.ª

MATERIAL PARA CAMINHO DE FERRO

Representantes da

**AKTIEBOLAGET SVENSKA
JARNVAGSVERKSTÄDERNA**

Kockums Mekaniska Verkstads Aektiebolag

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

Antiga Agência Funerária

Méga

de MAURÍCIO LOPES MÊGA & C.ª

GRANDE SORTIMENTO DE URNAS E COROAS
TRATA DE FUNERAIS COMPLETOS DOS MAIS SIMPLES AOS DE MAIOR POMPA
Traslações em todos os cemitérios e para o estrangeiro
— Urnas em todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos —

PREÇOS MÓDICOS

Séde — Largo das Orlarias, N.º 41, 42, 43, 44 e 45

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

LISBOA — TELEFONE 2 7832

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

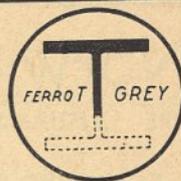
O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS



“GREY”
VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.^o
Telef. P B X 2 1381-82



NOGUEIRA Limitada

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107



**TANTO PARA AUTOMÓVEIS
COMO PARA CAMIÕES**

OS PNEUS QUE SE RECOMENDAM
PELA QUALIDADE E PELO PREÇO
SÃO

MABOR

5-32

CONSULTE OS DISTRIBUIDORES E AGENTES

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e siliis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Matos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,50 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,50 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Alex Salomka — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 19 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

**À venda o 2.^o volume,
muito actualizado**

Norwich Union

FIRE INSURANCE SOCIETY LIMITED

Estabelecida em Portugal desde 1824

SEGUROS DE:

Acidentes pessoais — Fogo — Automóveis — Roubo — Bagagens Pessoais — Terramotos — Lucros Cessantes — Quebra de Vidros — Responsabilidade Civil — Aéreo (seguro de passageiros) —

Agentes gerais em Portugal:

JAMES RAWES & C.º LTD.

Rua Bernardino Costa, 47

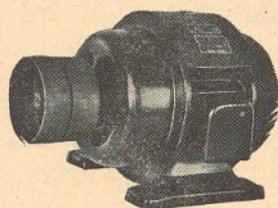
LISBOA

Telef. 23232/3/4

Sub-agente no Porto:

WALL & C.º LTD.

Rua da Reboleira, 55



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada Marquês de Abrantes, 13
Telef. 6 0331 LISBOA



A. Ferreira

Vernizes e Secantes

Vernizes e secantes extra marca
A. FERREIRA
(Tipo inglês)

Vernizes e secantes (líquido e em pó)

marca **MELRO** (TIPO NACIONAL)

VERNIZES CELULÓSICOS PARA VEÍCULOS E
VERNIZ SINTÉTICO PARA BARCOS DE MADEIRA

À venda em todos os armazens e nas boas drogas

FÁBRICA E ESCRITÓRIO

16, RUA DO GIESTAL, 18

(À Calçada da Boa-Hora)

Telef. 37080 — LISBOA



Para impermeabilização de Paredes, Fundações, Rebocos, etc.

EMPREGUE

Cimento «LIZ» — Hidrofugado «N»

Um produto nacional que substitui
com vantagens técnicas e económicas todos os hidrófugos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprego

SEDE:

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

FILIAL NO NORTE:

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

AGENTES EM TODO O PAÍS

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

A origem dos grandes expressos americanos

A revista francesa *Rail et Route*, pela pena de F. C. Parabon, apresentou aos seus leitores um curioso documentário sobre grandes expressos americanos.

O serviço de comboios de passageiros está organizado, nos Estados Unidos, duma maneira inteiramente diferente do que conhecemos na Europa. Para a compreender é preciso, dum breve apontamento histórico, rever como foram construídos os primeiros caminhos de ferro duma banda e doutra do Atlântico.

Na Europa, duma maneira geral as correntes de tráfego de passageiros existiam antes do primeiro estabelecimento de vias férreas. Eram realizadas por serviços de diligências que, pelo ano de 1830, ao alvorecer do grande desenvolvimento ferroviário, estavam por toda a parte notavelmente organizadas. Os horários das diligências da

época eram minutados como os dos comboios, mesmo sobre itinerários tão difíceis como as travessias dos Alpes pelos correios Suiços, por exemplo.

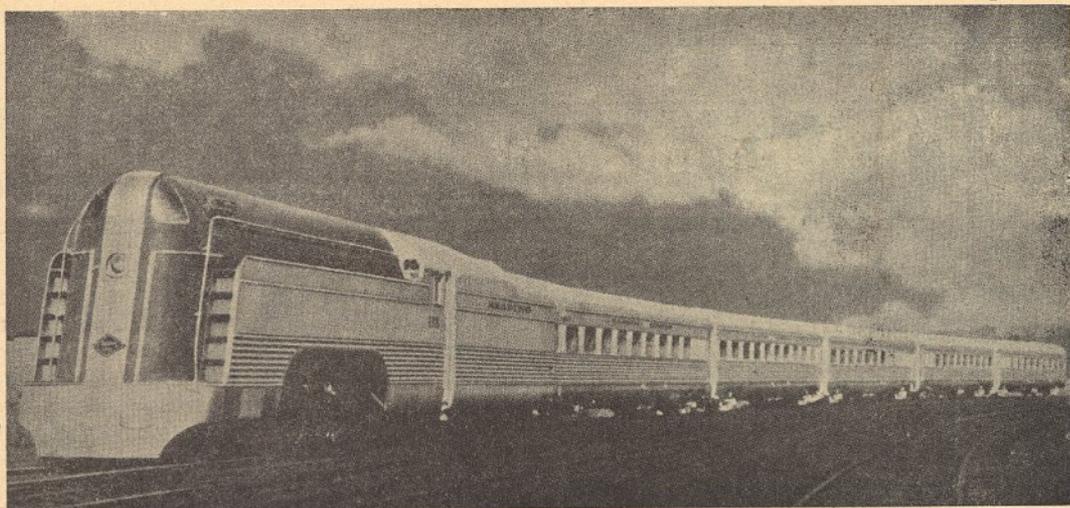
Nos grandes itinerários as diligências rolavam noite e dia, só com as paragens necessárias às mudanças de cavalos e à refeição, quantas vezes tão apressadas!, dos passageiros: caminhava-se assim a uma média honrosa por toda a Europa.

Deste lado do Atlântico, os primeiros caminhos de ferro estabeleceram-se paralelamente às grandes estradas. Os comboios de passageiros eram com efeito diligências rápidas, e tanto assim era que as primeiras viaturas do Continente Europeu pareciam-se muito exactamente até na cor às grandes diligências da estrada — acontecia mesmo que sobre certos percursos carregavam-se as diligências com o seu conteúdo: encomendas e passageiros, sobre vagões planos.

Nada parecido nos Estados Unidos: neste imenso país não havia estrada e as deslocações eram muito doentias; circulava-se sobretudo pelos rios.



Um rápido saindo de Chicago em direcção a S. Paulo e Minneapolis



O novo Expresso da linha entre Jersey e Filadélfia

Por isso o caminho de ferro foi acolhido nos Estados Unidos ainda com mais entusiasmo que na Europa: não era somente, como na Europa, um extraordinário progresso sobre a diligência, mas uma verdadeira revolução, permitindo enfim as deslocções dos passageiros e das mercadorias num imenso país de possibilidades ilimitadas, e o ponto de partida para valorizar vastas planícies do Oeste.

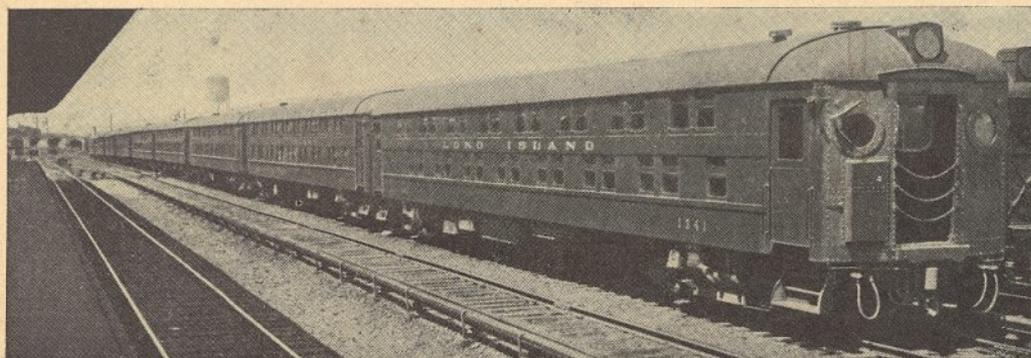
Desde a origem pretendeu-se constituir, nos Estados Unidos, empresas ferroviárias cuja ambição era ligar através de milhares de milhas os centros populosos e isolados do Este, dos grandes Lagos e do Mississippi: certas redes do Este, que se contam na hora actual entre as mais prósperas dos Estados Unidos, são mais que centenaes, tais como «Baltimore and Ohio» criada em 1827, e o Pennsylvania, em 1846.

A Oeste do Mississippi, as empresas ferroviárias foram mais audaciosas ainda que no Este; a Este

existiam já centros de população importante, se paradas por longas distâncias inabitadas, é certo, mas, a Oeste, estava o deserto e foram verdadeiramente os caminhos de ferro que levaram a vida às grandes planícies, permitindo o seu povoamento e a sua valorização, esperando, mais ambiciosamente ainda, atingir o Pacífico através da enorme barreira das montanhas rochosas.

Para servir as grandes linhas americanas as viaturas europeias nascidas da diligência, muito pouco confortável!, também o americano partiu duma concepção totalmente diferente para construir os seus primeiros vagões de caminhos de ferro.

Partiu do princípio que era preciso colocar sobre a via férrea não uma diligência, mas a sua própria casa. Isto explica a rápida entrada em serviço nas redes americanas de numerosas inovações confortáveis que só muito mais tarde vi-



As novas carruagens da «Long Railway», postas recentemente em serviço

riam a aparecer na Europa: — viaturas com bogies, necessárias num país onde as vias eram traçadas à pressa, seguindo todas as sinuosidades do terreno; intercalação das carruagens por passadiços; corredor central em todas as viaturas; camas percorridoras das célebres Pullman aparecidas em 1859.

Enfim as diversas redes estavam em concorrência — muito rapidamente houve cinco itinerários explorados por empresas diferentes, para ir de Nova-Iorque a Chicago, por exemplo — e procuravam atrair a clientela com comboios cada vez mais rápidos e cada vez mais confortáveis, o que ainda hoje não se fez em muitos países da Europa, tais como Portugal e Espanha.

Muito cedo, sobre cada linha importante puseram em circulação «comboios bandeiras» portadores dum nome simbólico e sobre o qual a Companhia exploradora apoiava a sua publicidade.

As coisas não mudaram muito desde há cem anos e os grandes expressos de 1953 são, além Atlântico, cada vez mais rápidos e mais confortáveis, os herdeiros dos seus antepassados do século XIX; como eles, mantêm com orgulho nomes por vezes centenaes e constituem elementos publicitários de primeira ordem para as redes que os exploram.

Os caminhos de ferro federais em Julho de 1952

Os CFF transportaram 17,76 milhões de viajantes durante o mês de Julho, ou seja mais 4.000 do que em Julho de 1951. As receitas atingiram 32,32 milhões de francos, o que corresponde a um aumento de 1,53 milhões de francos.

O tráfego de mercadorias alcançou 1,76 milhões de toneladas; em relação à tonelagem transportada em Julho do ano anterior, o aumento foi de 19.000 toneladas.

As receitas, no montante de 31,87 milhões de francos, ultrapassaram as de Julho do ano anterior em 2,90 milhões de francos.

As receitas de exploração foram de 68,91 milhões de francos, o que representa um aumento de 4,80 milhões em relação a Julho de 1951. Quanto às despesas de exploração, aumentaram 2,52 milhões, atingindo 43,81 milhões de francos.

O excesso das receitas sobre as despesas de exploração foi de 25,30 milhões de francos, ou seja mais 2,27 milhões do que em Julho de 1951. Este excesso serve para cobrir as despesas especificadas na conta de ganhos e perdas no valor médio de 15,2 milhões de francos mensais, em 1952 (amortizações, juros de capitais, etc.).

A rede de estradas

Segundo o hebdomadário TOURING, órgão oficial do Touring-Club da Suíça, 58 % da rede

total das estradas cantonais — numa extensão de 16.627 km. possui um revestimento especial contra a poeira. No cantão de Gênebra pode-se circular em todas as estradas cantonais sem levantar a menor parcela de poeira. O cantão de Basileia-Ville «Desempoeirou» as suas artérias na proporção de 99 %, o mesmo acontecendo com o de Schwyz. Nos cantões de Glaris, Lucerna, St. Gall, Oswald e Neuchâtel, as estradas com este revestimento englobam 80 a 90 %, na rede cantonal.

Se considerarmos apenas as estradas principais, com direito de prioridade, que centralizam a maior parte do tráfego e se estendem ao longo de 6.191 km., a proporção das estradas construídas com revestimento especial contra a poeira atinge 86,6 %,

Em sete cantões — Zurich, Schwyz, Nidwald, Basileia-Campagne, Schaffhouse, Appenzell Rh.-Ext. e Gênebra — todas as estradas principais possuem aquele revestimento.

Em Glaris, Vaud e Neuchâtel a proporção excede 99 %.

O tráfego da Swissair durante o primeiro semestre de 1952

Apesar das dificuldades de abastecimento de benzina para aviões, verificadas em Maio e Junho, a Swissair, transportou, no primeiro semestre deste ano, 15.775 passageiros a mais do que no mesmo período de 1951, o que representa um aumento de 13 %.

A oferta de Toneladas/quilómetro registou um acréscimo de 15 %, apesar do programa de vôo se se manter quase sem alteração.

O correio postal transportado aumentou de 6 % e o frete aéreo de 15 %.

Eis os números relativos ao primeiro semestre, referentes à Europa, Próximo-Oriente, Atlântico-Norte e vôos especiais:

Quilómetros percorridos: 4.794.852 contra 4.773.414 em idêntico período de 1951.

Toneladas/quilómetro oferecidas: 16.881.587 contra 14.657.376.

Passageiros transportados: 136.827 contra 121.052.

Frete em quilogramas: 1.940.018 contra 1.689.159.

Correio em quilogramas: 797.756 contra 749.921.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — às 21,30 — Cinema.

EDEN — às 15,30, 18,15 e 21,30 — «A Primeira Legião».

OLIMPIA — às 14,30 e às 21 — «A volta de Buffalo Bill».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

O Plano de Fomento e a electrificação dos caminhos de ferro

O artigo que vai ler-se é transcrito, com a devida vénia, do Jornal do Comércio. Pelo seu interesse e pela sua actualidade, a sua reprodução nas colunas da Gazeta dos Caminhos de Ferro justifica-se plenamente.

Segue à transcrição:

Na previsão do desenvolvimento anual dos investimentos a efectuar em função do Plano de Fomento, que a Presidência do Conselho fez divulgar recentemente, anuncia-se a aplicação de 75 mil contos em caminhos de ferro no decurso deste ano, a que se seguirá o dispêndio de 125 mil contos no ano que vem, de 90 mil em 1955, de 105 mil em 1958. Somam estas verbas o total de 600 mil contos a investir durante o período de seis anos já iniciado na melhoria e desenvolvimento da rede ferroviária em Portugal metropolitano, segundo as disposições do Plano. Nesse montante estão incluídos, certamente, os encargos com os trabalhos de electrificação de linhas férreas, nos previstos trajectos de Lisboa-Sintra, Lisboa-Entroncamento e Porto-Braga. A electrificação integral da linha Lisboa-Porto, que constitui aspiração mais que justificada de todos os meios nacionais interessados, ficou prudentemente como projecto de reserva, a considerar logo que as circunstâncias o aconselhem e permitam.

Para o grande público — e não só para os sectores especializados — este capítulo da electrificação ferroviária é um dos mais interessantes e sugestivos que o Plano de Fomento inclui. Será com particular interesse e entusiasmo, sem dúvida, que se tomará conhecimento da rápida concretização destes projectos nacionais, associando assim mais intimamente a opinião pública aos grandes objectivos do Plano. Seria essa uma das razões, a nosso ver, para que o andamento dos trabalhos em tal matéria, mesmo na fase dos estudos prévios, fosse frequentemente revelada ao País, alimentando o seu interesse vivo e constante pela obra de valorização geral que vai ser empreendida em ritmo mais célere e eficiente.

Entrou-se com estes projectos de melhoria ferroviária na melhor via de soluções para o problema da crise latente e prolongada da exploração de tais serviços de transporte em Portugal. Como já foi dito autorizadamente, «tentar uma coordenação de transportes à força de regulamentos sem melhorar o ca-

minho de ferro é uma quimera». A electrificação é um factor insuperável de melhoria, como a observação das experiências estrangeiras e até da experiência nacional em tal caso comprova sem restrições. No parecer da Câmara Corporativa sobre o Plano de Fomento salientou-se, em face deste capítulo do programa de realizações a levar a cabo que, por cima de tudo mais, há um factor psicológico que não se pode esquecer: tracção eléctrica é, no subconsciente do povo, sinónimo de civilização; a tracção eléctrica atrai o passageiro. A linha de Cascais, onde a tracção eléctrica começou no princípio de 1927 e onde o acréscimo médio anual do número de passageiros era nessa época de 190.000, registou naquele ano o acréscimo de 938.000.

No mesmo documento se afirma, muito oportunamente, que no transporte ferroviário «é socialmente necessário torná-lo cómodo e rápido, para que a população se habitue a irradiar da cidade; e só na tracção eléctrica encontraremos as acelerações necessárias para harmonizar a rapidez da viagem com o grande número de paragens e para obter a intensificação do número de circulações. A nossa linha de Vila Franca é hoje o exemplo acabado de um mau serviço de arrabalde; o que espanta é que ainda tenha passageiros».

Por outro lado, a electrificação da linha Lisboa-Porto virá a impôr-se naturalmente como tarefa de extraordinário interesse para todo o País, tanto nos aspectos sociais como nos aspectos económicos de maior significado. Nessa linha se acumula, com efeito, segundo o referido Parecer, quase 50 por cento do tráfego ferroviário português — parcela que libertará a Nação de comprar por ano 75.000 contos de combustível estrangeiro e se libertará a si própria da contingência do seu abastecimento. Por outro lado, há muito se tem dito e repisado que o tráfego nesta parcela da rede, onde se concentra uma densidade de consumo de carvão acima de 300 toneladas por quilómetro e por ano, é superior à média de alguns países de electrificação florescente com os métodos até hoje clássicos.

Por todos os motivos, pois, a electrificação ferroviária avulta entre as mais importantes realizações previstas no Plano de Fomento, sendo de todo o interesse divulgar com a assiduidade possível quaisquer referências que lhe digam respeito, sobretudo quando se relacionarem com os prazos e datas dos trabalhos.

A evolução dos transportes

através dos tempos

QUAIS foram os primeiros meios de transporte usados pelo homem, na antiguidade? Tudo é lento no começo da existência humana. O homem primitivo, antes de transformar a rena, o boi e o cavalo em animais de tiro, começou por comê-los.

E um dia, quando pensou, e quis atrelar o animal a um veículo, começou a etapa maravilhosa, o salto para a conquista do espaço e do tempo, afinal, a conquista da velocidade.

Evolução longa e difícil. O trenó teria que ser ultrapassado, pois era necessário o aparecimento de um veículo que oferecesse menor resistência ao solo. Para isso o homem dando largas à imaginação criou, inventou a Roda. A roda teria, ao que parece, aparecido pela primeira vez nos carros caldeus, onde guerreiros, de torso nu, sentados de lado e brandindo lanças, partiam para o combate.

Mais tarde, o carro egípcio, onde o faraó se deslocava, trabalhado em ouro e marfim, era, pela solidez e elegância, uma obra-prima.

As quadrigas gregas não-de ficar célebres. Os artistas da Hélada celebrizaram-nas nos belos vasos que passaram à prosteridade. Porém, o colar, *coelheira*, ou *mollm* só mais tarde vem aumentar o rendimento do animal atrelado a um veículo. Os romanos, em cujo circo se efectuavam corridas de carros estavam longe de conhecer a técnica da equipagem moderna, a maneira de guiar com firmeza de rédea as parelhas de cavalos lançados em corridas vertiginosas.

No tempo de Carlos Magno, começará, certamente, a grande transformação nos transportes. As estradas que conduziam aos mosteiros e levavam à terra Santa, tomarão um desenvolvimento considerável. Dá-se, então, a utilização racional com um rendimento máximo, do animal atrelado ao veículo.

O *coche* da Idade-Média, já representa um extraordinário progresso. A liteira, porém, de belas tradi-

ções, será o transporte predilecto de reis e damas elegantes. Mas, quando aparece o *carro* de 4 rodas, ele fará concorrência à liteira. O *coche*, com mais ou menos modificações, será, durante séculos, o grande meio de transporte dos *senhores* da Europa.

Foi célebre o sumptuoso «carrosse» de Luís XIV. Mas o nosso Museu dos Coches, cuja criação se deve à Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança, guarda os mais belos espécimes existentes ainda hoje. Lembremos as preciosas carruagens da época de D. João V, em que o ouro do Brasil alimentava o luxo e o requinte de uma corte, que era famosa pelo fausto em toda a Europa do seu tempo. Lembremos quanto representava de suplicio para a grande Maria Teresa uma longa viagem de coche, que se prolongava por um mês e mais!

Aparecerá, mais tarde, a Berlinda. O seu nome, Berline, recorda a sua origem alemã. Era, na verdade, uma obra de arte, construída sempre de acordo com o fim a que era destinada. Sucedem-lhe a «Wurst» alemã, e a «droska» russa, no século XIII. A primeira, muito estreita, era especialmente destinada a transportar as pessoas aos pavilhões de caça, através os caminhos apertados das florestas. Já no tempo de Luís XVI, aparece o carrosse público, coche de transporte colectivo denominado *carabas*!

Vem, depois, a época das Diligências e Mala-Postas! Na Mala-Posta, «sempre a rodar», havia a instalação do correio e lugares para passageiros.

Havia o condutor da Mala-Posta, o postilhão e o estribeiro. Este, com um assobio, uma palavra ou um leve toque de rédea, era o verdadeiro senhor da Diligência, pois os seus cavalos deviam obedecer-lhe cêgamente. Em 1848, as diligências francesas, já faziam 14 quilómetros por hora, quando, vinte anos antes, não conseguiam fazer mais de 3 a 5 quilómetros horários.

As estradas tinham, nêssê período de tempo, sido construídas ou reparadas com outro traçado e cons-

trução mais sólida, permitindo agora que os cavalos pudessem galopar sem dificuldade.

O século XIX iria fazer surgir o caminho de ferro. Foi, porém, em 1837, que se assistiu, na linha de Saint Germain, à inauguração do primeiro combóio, que passou a fazer serviço entre Saint-Etienne e Andrézieux.

Também o século XIX havia de ver surgir nas estradas máquinas fumegantes, semelhantes aos cilindros hoje usados na construção do piso das modernas faixas rodoviárias. Seriam ridículas e extravagantes, mas foram certamente as antecessoras dos nossos modernos e velozes automóveis.

Essas máquinas a vapor, inventadas por James, Dietz, Serpollet, Bollée e outros, tinham caldeiras a vapor. Cabe depois a Benz Panhard e Peugeot a glória de terem empregado o motor a gasolina.

O automóvel corre agora sobre pneus que o célebre Michelin inventara, e iria lançar-se na formidável corrida do progresso. As máquinas automóveis,

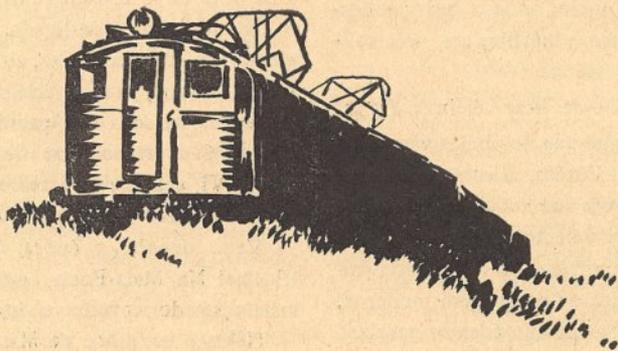
os motores de explosão a gasolina, de aperfeiçoamento em aperfeiçoamento, atingiram a maravilhosa concepção mecânica dos nossos dias.

Já lá vai longe, felizmente, a época das *pannes!* O automóvel de corrida atingiu já velocidades surpreendentes nas mãos do célebre Campbell. O carro utilitário, de sólida concepção e grande estabilidade, perdeu peso para ganhar em força e velocidade. O motor de explosão, multiplicou-se em potência e deu um bruto caminhão de muitas toneladas, a caminheta ou a ligeira furgoneta, destinados ao transporte de mercadorias.

O homem encurtou distâncias e ganhou tempo. As estradas durante este último meio século mudaram o aspecto dos países e dos continentes.

O homem, levado pela ambição e espírito de progresso, não pára na sua engenhosidade de criar coisas novas.

Quais serão, amanhã, os novos meios de transporte?



PROBLEMAS TURISTICOS

Hotéis provincianos

P o r G U E R R A M A I O

A indústria hoteleira em Portugal, em deplorável atraso, é um contraste flagrante com o progresso considerável na nossa marinha de comércio, longo tempo estagnada mas dando já os frutos benéficos que dela se esperavam e com os caminhos de ferro, em que se anunciam vários melhoramentos, alguns de certa importância, se bem que neles muito haja ainda a fazer.

O problema hoteleiro figura em primeiro lugar no desenvolvimento de turismo, tão necessário à nossa economia, por muitas razões entre elas a prodigiosa vulgaridade do automobilismo, que o excelente estado das nossas estradas permitiu.

O turista, porém, chegado nos vários meios de transporte que do estrangeiro nos servem, apercebe-se rapidamente da pobreza dos nossos hotéis, seja em Lisboa seja nas nossas principais cidades, mas sobre tudo no interior provinciano, onde há, em regra, muitos quilómetros a percorrer até se encontrar uma mesa aceitável e uma instalação com um mínimo de comodidades.

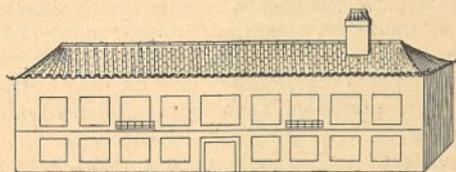
A razão principal é não termos uma indústria hoteleira organizada, nem, tão pouco, as indústrias que lhe dizem respeito. Escolas hoteleiras não as há e o que se tem feito na província é, na maior parte, obra do bairrismo local sem que os seus autores tenham olhado aos benefícios imediatos; havendo aqui e além hotéis que, pelas suas exageradas dependências e pelo luxo com que foram feitos, estão em lamentável situação económica, alguns mesmo encerrados.

Era necessário que se dotassem cidades e vilas, nestas as principais, de hotéis modestos, mas cómodos e onde o cliente se pudesse instalar sem ter saudades da sua casa.

Penso que com uns 40 hotéis, com 12 ou 24 quartos, se resolveria por agora o problema, pois temos capacidade para muito mais. Não é possível fazê-lo sem o auxílio directo do Estado, não em forma de subsídio, garantia de juro, ou prémio de construção, pois daqui a muitos anos, pelo alar-

gamento do problema, ainda muitos estariam por fazer.

Há que encarar o problema de frente e dar-lhe rápida solução e a modalidade financeira do encanamento de água às casas particulares, nas terras de província, poderia ser aplicado aos hotéis. Vila, cidade ou mesmo aldeia importante que queira pôr água encanada aos domicílios, não tem mais que dirigir-se ao Ministério das Obras Públicas, que lhe dará um subsídio, em regra metade do seu custo, e lhe permitirá um empréstimo, a juro baixo, para o resto. Quase todas as nossas cidades, e muitas das nossas vilas já têm água encanada, e



Esboço de um hotel provinciano de construção económica

nestas condições, às casas particulares, o que constitui um melhoramento de altíssimo valor.

Com os hotéis proceder-se-ia da mesma maneira. As Câmaras Municipais, digamos mesmo as Juntas de Freguesia, ofereceriam o terreno para um hotel, pediriam a comparticipação do Estado, metade do custo da construção e um empréstimo amortizável em 20 anos.

A construção seria simples e portanto económica. O edifício teria apenas um andar com doze quartos, ou dois com 24. No rez-do-chão: entrada ao centro, tendo de um lado a sala de jantar e do outro a sala de estar, com o «bar» ao fundo, ambas com lareira para se acender o lume, nos duros dias de inverno, o que dispensava o aquecimento central, cuja instalação e manutenção é demasiado cara para hotéis de construção económica.

Os quartos simples com camas de ferro e na maioria com duas, água encanada — o que hoje é

fácil—e todos no primeiro andar, cuja escada sairia do átrio e seria prolongada ao segundo, quando inicialmente o tivessem ou dele fossem, mais tarde, dotados.

Quanto custaria um hotel de 12 quartos? Trezentos, o máximo 400 contos, e quando tivessem dois andares, com 24, não iriam além de 500.

Uma vez o hotel construído, que um plano igual para todos simplicaria a tarefa, o Município punha-o à venda, com prejuízo, tendo a diferença do custo para a venda, lugar de subvenção, ficando o hoteleiro com encargo do mobiliário.

Se não houvesse quem o comprasse alugava-se com amortização em 15 ou 20 anos, a que não faltaria pretendentes, sendo neste caso escolhida a entidade mais idónea.

O hotel, que seria, como disse, de construção simples e económica, devia ser edificado nos sítios que à localidade mais se adaptasse: junto à estação ferroviária, quando ela ficasse junto à povoação, no centro desta, ou numa extremidade junto à estrada nacional, que nalgumas terras constituem hoje belas avenidas, ou num sítio pitoresco, quero dizer, de onde se disfrutassem belos panoramas.

É bem dizer que o hotel seria construído desde raiz, pois isto de estar a adoptar solares, moradias fidalgas ou a casa do «brasileiro» constituiria um erro tantas vezes cometido e de deploráveis consequências.

A maioria das nossas pensões provincianas estão instaladas em casas que foram de pessoas abastadas, ótimas para se alojar uma família numerosa, mas incapazes de nelas se instalar uma dúzia de hóspedes, por mais adaptações a que as tenham submetido.

Quarenta hotéis, nas condições acima, era coisa para custar 15 a 20 mil contos e o Estado desembolsando metade, não era verba que fosse além do custo de um ramal de estrada, com interesse, por vezes, inteiramente local, mas neste caso era do País inteiro.

E, depois, tinha a vantagem não só de fazer desaparecer muitas das pensões provincianas, mas de incitar, pelo sucesso, que estes hotéis deviam ter, de se construírem outros de iniciativa particular.

Ao mesmo tempo que se entrasse neste caminho, conviria criar duas escolas hoteleiras, uma no Norte e outra no Sul, nas quais seria instruído o pessoal dos dois sexos para serviço dos hotéis. Instrução sumária em que os concorrentes aprenderiam apenas o mais necessário a poderem exercer o mister, sem se lhes tirar a cor local, pois não há nada pior que a instrução levada ao exagero em casos que não pedem mais que a rudimentar. O diploma escolar só serve, muitas vezes, para o seu possuidor se sentir deslocado no ambiente, que a vida prática reclama.

ATENEU FERROVIÁRIO

Eleição dos novos corpos gerentes para o exercício de 1953

Em Assembleia Geral, efectuada na sede do Ateneu Ferroviário, à rua de S. Pedro de Alcântara, 45, 1.º, no dia 28 de Janeiro, foram eleitos para os corpos gerentes daquela prestante Associação Cultural do Pessoal da C. P., durante o exercício de 1953, os seguintes senhores:

Assembleia Geral — *Presidente*: Félix Fernandes Perneco; *Vice-Presidente*: Mário José de Sousa Dinis; *1.º Secretário*: João Francisco da Silva Vieira; *2.º Secretário*: Arnaldo Pinto de Carvalho; *1.º Vice-Secretário*: Jaime Augusto da Silva e *2.º Vice-Secretário*: Júlio Chaves Araújo.

Comissão Consultiva e de Recursos — *Membros Efectivos*: Silvano Augusto Costa; José Inácio da Costa e Sá; Carlos Salinas Caldeira Mendanha; Romero Pimentel Correia de Almeida e Alfredo Alves Amorim; *Suplentes*: Feliciano Pereira Baral e Vinício Plínio Rosado Viegas.

Conselho Fiscal — *Presidente*: Abel da Silva Ladeira; *Secretário*: José Cristovão Ramos; *Relator*: Manuel Cadete Quinas; *1.º Suplente*: Carlos Alberto Marques da Silva Júnior e *2.º Suplente*: Luís Rodrigues da Costa.

Direcção — *Presidente*: Álvaro Martins Baptista; *Vice-Presidente*: Carlos Marques da Silva; *1.º Secretário*: Gonçalo Correia; *2.º Secretário*: António Tavares Correia; *Tesoureiro*: Victor Afonso; *1.º Vogal*: Luís Gonçalves da Silveira; *2.º Vogal*: João Ribeiro dos Santos; *1.º Suplente*: António Figueiredo Ramos; *2.º Suplente*: Joaquim Marques de Oliveira; *3.º e 4.º Suplentes*: José do Nascimento.

Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — *Efectivo*: Diamantino Dias; *Suplente*: José Amaro de Figueiredo.

Q que todos devem saber

Facilidades aos viajantes que atravessam a fronteira franco-espanhola

As Comissões espanhola e francesa para a internacionalização da fronteira de Irun chegaram a um acordo para se efectuar no próprio combóio o serviço de passaportes e de alfândega, de modo a haver a mínima paragem naquela estação e na de Hendaya. Assim, os passageiros para e de França ganham em comodidade e rapidez de viagem.

Recortes sem comentários

Dados biográficos de Estaline, falecido em Moscovo no dia 5 de Março

José Vissarionovitch Djougachvili, que se tornou conhecido por Estaline («o homem de aço»), nome que lhe foi dado por Lenine e que ele adoptou, nasceu em 1879 em Gori, na Georgia.

A sua biografia, antes de ter alcançado o poder, é mal conhecida. Sabe-se que o pai era sapateiro em Gori e que, durante a infância do filho, deixou aquela cidade e arranhou emprego numa fábrica de calçado em Tiflis, capital da Georgia. Nesta cidade havia um seminário subvencionado pelo Estado, onde a educação era gratuita. Desejoso de assegurar o futuro do filho, o sapateiro conseguiu que ele fosse admitido ali, para seguir a carreira eclesiástica.

Por esse tempo as ideias da social-democracia começavam a aparecer na Georgia. Um dos primeiros alvos da sua propaganda foram justamente os seminaristas, que, pela cultura recebida, eram mais acessíveis à doutrinação por meio de livros e panfletos. Nesse capítulo, Estaline deve ter inspirado suspeitas aos dirigentes do seminário. Numa busca que fizeram um dia ao seu quarto foram-lhe apreendidas várias obras proibidas. Em consequência disso, foi expulso do seminário.

Há uma história relacionada com essa expulsão, cuja veracidade não é possível determinar. Conta-se que ao sair, Estaline denunciou todos os seus camaradas que tinham ideias socialistas. Foram também expulsos. O Partido chamou Estaline e acusou-o de traição. Ele conservou toda a sua calma e justificou-se dizendo que, se não tivesse procedido assim, esses homens viriam a ser padres e estariam perdidos para a causa da revolução que projectavam. O episódio não é talvez autêntico, mas corresponde bem à maneira de ser do estadista que sempre considerou bons todos os meios para servir a sua causa.

Começa, a partir desse momento, a actividade revolucionária de Estaline. Chefia greves e manifestações e torna-se conhecido como um dos membros mais activos do Partido-Social Democrata. Admirador incondicional de Lenine, segue fielmente as suas instruções e acaba por ganhar a sua confiança. Esta fase da sua vida é a de um agitador profissional. Luta contra a policia, contra os mencheviques, grupo minoritário que provinha de uma cisão no Partido Social-Democrata, e contra os socialistas-revolucionários. Preso e deportado para a Sibéria, consegue evadir-se cinco vezes e recomeçar a luta. Depois duma dessas fugas o Partido envia-o à Europa, visita Máximo Gorki na ilha de Capri, vai a Paris e conhece então Lenine, sob cujas ordens servia, mas com quem nunca se encontrara. Por fim é preso, mais uma vez, e degredado para além do círculo polar. E' a revolução de Outubro de 1917 que vem libertá-lo.

Durante todo este tempo, Estaline desempenhou um papel importante na vida do Partido bolchevista, mas permaneceu sempre na sombra, pouco co-

nhecido fora do meio dos seus dirigentes. A sua acção desenvolve-se principalmente nos bastidores e é aí que a sua excepcional habilidade de negociador e político lhe asseguram vasta influência. Lenine confia-lhe em 1919 o cargo de secretário-geral do Partido, lugar a que, ao tempo, não correspondia qualquer importância especial. Mas Estaline sabe tirar dele todo o proveito. Coloca nos postos de comando homens que lhe são dedicados e afasta os que podem opor-se à sua política. Deste modo, na altura da morte de Lenine, dispõe já de enorme poder. E' então que trava a luta decisiva com Trotsky, seu rival, que lhe disputa a herança de Lenine. Organizou a «Troyka», com Zinovieff e Kamenieff, para lutar contra a corrente de Trotsky. Tendo conseguido expulsar este do Partido, aliou-se com Kykoff e Kalinin para eliminar a facção de Zinovieff.

Trotsky preconizou a revolução mundial. Lenine tinha uma política de carácter nacional, embora não deixasse de servir-se do comunismo como arma no campo das relações externas. O seu triunfo permitiu-lhe realizar uma vasta obra de desenvolvimento dos recursos da Rússia, empreendendo uma série de Planos Quinquenais, que dum país atrasado fizeram uma grande potência industrial.

Em 1936 e 1937, Estaline realizou grandes depurações no partido, que levaram ao julgamento a execução de vários antigos chefes comunistas. As razões dessa violenta medida nunca foram bem esclarecidas. Joseph Davies, embaixador norte-americano, apresentou no seu livro «Mission to Moscow» a hipótese — que factos posteriores parecem confirmar — de que o chefe soviético teve em vista suprimir a facção favorável à Alemanha.

De 1934 a 1938, Estaline manifestou desejo de se entender com as potências ocidentais para se opor à expansão alemã. Entabulou negociações com a França e a Grã-Bretanha para a conclusão de uma aliança. Como não chegasse a acordo, assinou em 23 de Agosto de 1939 um pacto de não-agressão com a Alemanha. Oito dias depois Hitler atacava a Polónia e começava a guerra europeia. Menos de dois anos depois cabia à Rússia a vez de ser invadida. Visto a distância, o acto de Estaline qualquer que seja a opinião que sobre ele se possa formar, traduz-se por um ganho de tempo, que lhe permitiu reforçar as defesas do país e prepará-lo melhor para o embate que contaria inevitável.

Após a entrada da Rússia na guerra, Estaline assumiu o posto de comandante-chefe dos Exércitos soviéticos. Nessa qualidade coube-lhe o comando supremo das operações que conduziram, com a colaboração das potências ocidentais, à esmagadora derrota da Alemanha.

Estaline, como chefe virtual da Rússia, foi um dos «Três Grandes», a par de Churchill e de Roosevelt, este último substituído mais tarde por Truman. As grandes conferências em que nessa qualidade tomou parte foram principalmente a de Ialta, na Crimeia, e a de Potsdam, após a capitulação da Alemanha. Orientou, além disso, toda a poli-

QUAL DESTES CURSOS LHE INTERESSA?

Seja qual for, escreva ao
INSTITUTO NACIONAL DE CONTABILIDADE
 Calçada da Graça, 9 — LISBOA
 Telefone 35491

Direcção do prof. Lourenço de Carvalho (Perito - Contabilista diplomado pelo Estado)

Peça a brochura gratuita. Ensino pelo correio, com exames, feitos perante o director, em casa do aluno

tica externa da Rússia, de modo que esta última fase da sua vida está intimamente ligada à história diplomática do nosso tempo, em especial no período do após-guerra.

A sua primeira mulher morreu em 1934. Mais tarde voltou a casar com a irmã do seu íntimo colaborador Kaganovitch. Deixa uma filha e um filho, ambos do primeiro matrimónio.

(Do Diário de Notícias)

Um toiro num escritório

ZAMORA — O paquete de um escritório de uma companhia de seguros, na rua de San Torcuato de Zamora, ouviu tocar à campainha e encontrou um toiro, ao abrir a porta. O rapaz e o resto do pessoal foram perseguidos pelo toiro dentro do escritório, mas puderam escapar, depois dos vaqueiros terem conseguido laçar o boi e levá-lo para fora do escritório.

O toiro era levado para a estação de caminho de ferro de Zamora, quando foi espantado por operários que lhe atiraram pedras. Entrou por uma porta e subiu um lance de escadas até chegar à porta do escritório. Ao marrar contra a porta fez tocar a campainha.

(Dos Jornais)

Um monstro marinho

LOBITO, 10 de Fevereiro — O mar atirou à costa, perto da ponte General Carmona, um monstro marinho, de enorme volume e estranha configuração, já morto, e que nenhum pescador se lembra de ter visto até hoje.

Pesando cerca de uma tonelada, tem pouco mais de dois metros de comprimento por cerca de metro e meio de altura, a pele lisa, sem escamas, dois olhos enormes, muito maiores

do que a boca, singularmente pequena e sem dentes; sem cauda, mas com duas grandes barbatanas, uma no dorso e a outra na parte inferior do corpo.

(Dos Jornais)

Estátua de um cão

Em Cork, na Irlanda, encontra-se um monumento erigido à memória do cão mais célebre da sua época. Todas as manhãs, esse animal extraordinário tomava nos dentes um cesto, percorria as lojas e as residências, detinha-se junto a todos os agrupamentos de gente e esperava que jogassem dentro do cesto algumas moedas. Pelas três horas da tarde, justamente à hora de fecharem os escritórios, corria ao banco onde tinha sua conta corrente. O caixa lhe creditava, então, o produto da colheita. Por ocasião da sua morte, esse cão havia reunido, para o orfanato a que pertencia, perto de seis mil francos-ouro, o que representa hoje mais ou menos cento e cinquenta mil cruzeiros.

(Dos Jornais do Brasil)

Uma centenária em S. Carlos

«No Teatro de S. Carlos verificou-se um episódio entrecedor e digno de menção. A sr.^a D. Teresa Amália Batalha Pereira da Silva é a mais antiga assinante da Ópera e completou 100 anos de idade. Nunca faltou a um espectáculo correspondente à sua assinatura. Ao chegar ao teatro para assistir à representação da «Salomé», a veneranda senhora teve a surpresa de receber, à entrada, um ramo de flores, oferecido pelo director do teatro, sr. dr. José Duarte de Figueiredo, que, ao entregar-lho, lhe dirigiu algumas palavras de saudação».

(Dos Jornais)

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

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552—GERÊNCIA 29957

End. Teleg. VINISUL

ARMAZENS: AREALVA — Almada

TELEFONE: ALMADA 17

Grave na sua memória
onde gravar
os seus trabalhos



Fotogravura

ARMEIS & MORENO, LDA.

T. S. JOÃO DA PRAÇA, 38
TELEF. 28055
LISBOA

Caixa de Crédito Caucionado, L.^{da}

EMPRÉSTIMOS SOBRE TUDO QUE OFEREÇA GARANTIA

JURO DE LEI

RUA DA ASSUNÇÃO, 88.1.º

Telef. 25334

LISBOA

EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS

O GALO

Praça da Figueira, 7, 2.º - Frente
LISBOA - Telef. 23857

A CASA QUE MELHOR SERVE
— POR SER A MAIS ANTIGA —



Imprensa

HOMENAGEM A JOÃO PEREIRA DA ROSA, DIRECTOR DE O SÉCULO

Por iniciativa do pessoal da administração de *O Século*, foi prestada homenagem expressiva ao sr. João Pereira da Rosa, com a inauguração de um baixo-relevo de bronze com a effigie daquele ilustre jornalista e homem de bem, a quem o País deve, entre outras generosas iniciativas, a instituição modelar que é a Colónia Balnear Infantil.

A cerimónia da inauguração do referido baixo-relevo foi precedida pela leitura, feita pelo sr. João de Matos, como empregado mais antigo da administração, de uma mensagem em pergaminho, tendo descerado o referido baixo-relevo o empregado mais novo Alvaro Martins, que conta apenas 13 anos de idade.

Além de todo o pessoal da Administração, Redacção e Tipografia, o sr. João Pereira da Rosa, que tem em cada um dos seus colaboradores um sincero amigo, teve o prazer de ter junto de si, naquele momento de justa consagração dos seus altos méritos, seus filhos srs. dr. Guilherme Pereira da Rosa, director-adjunto de *O Século* e Carlos Alberto Pereira da Rosa, director do *Século Ilustrado*, e os srs. dr. Garcia Polido, Frederico Pavão, Mimon Anahory, D. Etelvina Lopes de Almeida, directora de *Modas e Bordados*, os redactores da *Vida Mundial*, e dr. Ruben de Carvalho, eng.º Aulânio Lobo e Agostinho Paula.

Ao agradecer, visivelmente comovido, essa justa homenagem, o sr. João Pereira da Rosa disse que de duas coisas se orgulhava: a primeira, a de ter a compreensão do seu pessoal, e a segunda, a obra de assistência do Século, com a sua Colónia Balnear Infantil, onde milhares de crianças pobres se acolhem.

Felicitemos vivamente os promotores da justa homenagem ao sr. João Pereira da Rosa, verdadeiro homem de bem.

Publicações recebidas

«Boletim do Arquivo Histórico Militar»,
(22.º volume)

Com os cumprimentos do seu director, sr. coronel de Cavalaria Alberto Faria de Moraes, recebemos o 22.º volume do *Boletim do Arquivo Histórico*, cujo sumário é o seguinte:

«O Manuscrito de Matheus Roiz», pelo coronel Faria de Moraes; «A organização defensiva dos Centros do Norte de Portugal e a sua romanização», por Mário Cardoso; «Catálogo e sumário dos documentos de carácter militar existentes nos Manuscritos da Biblioteca da Universidade de Coimbra», pelo coronel de Infantaria Belisário Pimenta; «Documento Rainsford» — (Notas topográficas sobre as províncias da Beira Baixa e Alentejo); Notas sobre «Portugueses na Índia no século XVIII», (continuação) pelo Adjunto do Arquivo Histórico Militar, capitão Teodorico Pimenta; «Arquivo Histórico Militar» (Relatório referente ao ano de 1951), pelo director do Arquivo e Relatório dos trabalhos realizados pela Comissão da História Militar no ano de 1951.

FARMÁCIA BARRAL

FUNDADA EM 1835

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

ANÁLISES CLÍNICAS
ACESSÓRIOS DE FARMÁCIA



MAIS DE UM SÉCULO DE BONS
SERVIÇOS. OS SEUS PRODUTOS
IMPÕEM-SE COMO SÍMBOLO DE
CONFIANÇA



126, Rua Áurea, 128 - LISBOA - PORTUGAL

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1953

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

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

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

Telefone: 2 6 9 2 2



Hotel Francfort

SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



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

Telefones { 3 0744 Teleg. HOTFORT
 { 3 0748

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

O Grupo dos Amigos de Olivença prestou homenagem à Imprensa e à Rádio

Sob a presidência do sr. General Raúl Esteves, nosso ilustre amigo e colaborador, efectuou-se na Casa do Alentejo um jantar de homenagem à Imprensa e à Rádio, promovido pelo Grupo dos Amigos de Olivença.

O sr. General Raúl Esteves estava ladeado pelos srs. eng. Adriano Baptista e coronel Adriano Dores, respectivamente, presidentes da Direcção e Junta Consultiva da Casa do Alentejo, vendo-se ainda na mesa de honra dirigentes das duas instituições.

O sr. General Raúl Esteves, fazendo uso da palavra, propôs que se guardasse um minuto de silêncio à memória do Prof. Queiroz Veloso e anunciou, em seguida, que o sr. Duque de Palmela aceitara o convite para presidir à Junta Consultiva do Grupo. Ao fechar o seu discurso, o presidente da mesa de honra

saudou, em termos calorosos, a Imprensa e a Rádio, que vêm acompanhando com simpatia as actividades do Grupo dos Amigos de Olivença.

Falaram seguidamente os srs. Rosa y Alberty, inspector escolar; Rodrigues Pires; dr. António de Almeida; Raúl de Oliveira, director de *O Mundo Desportivo*, pela Imprensa; o locutor Lança Moreira, pela Rádio. O sr. tenente-coronel Pereira da Conceição felicitou o Grupo por se encontrarem presentes, naquele jantar, entre outras figuras de destaque, os srs. almirante Afonso Cerqueira e General Raúl Esteves; o sr. Cruz Filipe, que, depois de ter feito algumas considerações sobre Olivença, como vila portuguesa, prestou homenagem a *O Século* e seu ilustre director, sr. João Pereira da Rosa, que puseram à disposição do Grupo a Colónia Balnear Infantil, para nela se instalarem as crianças pobres oliventinas que vieram a Lisboa.

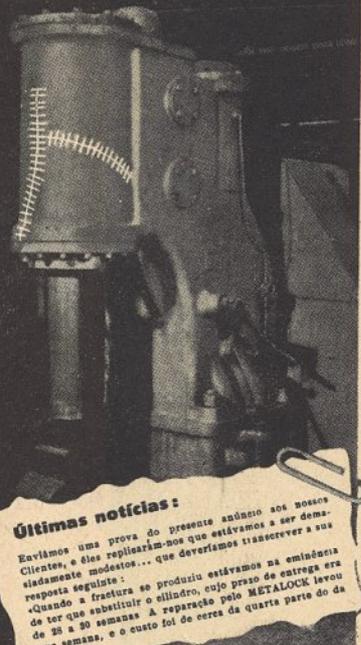
À ilustre Direcção do Grupo dos Amigos de Olivença agradecemos o convite para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se fazer representar no jantar de homenagem à Imprensa e à Rádio.

Cilindro de martelo-pilão estalado e reparado sem deformação

**ABSOLUTAMENTE ESTANQUE...
E SEM PRECISAR MANDRILADO!**

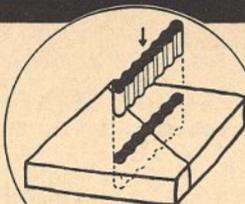
A estaladela do cilindro deste martelo-pilão na fábrica de George Morgan, Ltd., em Selly Oak, Birmingham, constituiu um severo golpe nas suas facilidades de produção já então sobrecarregadas ao máximo

Decidiram chamar o METALOCK em seu auxílio, e a fractura de 36.1/2" de comprimento foi rapidamente reparada pelo processo Metalock. E... note-se bem... o cilindro não só ficou a suportar a pressão sem fugas, como não necessitou de ser mandrilado



Últimas notícias:

Enviámos uma prova do presente anúncio aos nossos Clientes, e eles replicaram-nos que estávamos a ser demasiado modestos... que deveríamos transcrever a sua resposta seguinte:
«Quando a fractura se produziu estávamos na iminência de ter que substituir o cilindro, cujo prazo de entrega era de 25 a 30 semanas. A reparação pelo METALOCK levou uma semana, e o custo foi de cerca da quarta parte da substituição»



METALOCK

METALOCK — Reparação a frio — Concerta o «irreparável» e fica mais forte que novo

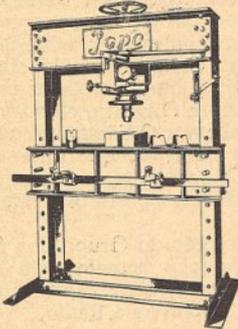
HÁ ENGENHEIROS DE METALOCK EM TODO O MUNDO

METALOCK (PORTUGAL), L.^{DA}
Praça da Alegria, 58, 3.ª-Letra D. — Telefone 35231 — LISBOA

Prensas Hidráulicas

16 anos ao serviço em estabelecimentos
do Estado e nas maiores empresas e
officinas particulares

MODELO
100 Ton.



CABEÇA
deslocável

A preferida pelos mais exigentes.
DE DIVERSOS TIPOS ATÉ 100 TONELADAS
PARA ENTREGA IMEDIATA / A MAIOR GARANTIA

JOSÉ CORRÊA

CASA FUNDADA EM 1929

R. de S. Bento, 634 — Telefone 6 0619 — LISBOA

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

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

Avenida de Sidónio Pais, 14, r/ch. Esq.
Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no PORTO:
Praça Filipa de Lencastre, 22

Ch. Lorilleux & C.^{ie}

DE PARIS

TINTAS PARA IMPRENSA

SUCURSAL EM LISBOA

RUA PAIVA DE ANDRADA, 3-5

Telefone: 2 1875

Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

TELEFONES { 6 5166
6 5167 ■ LISBOA
6 4026

TELEGRAMAS: "FRETAMENTO"

BROKERS exclusivos da:

Sociedade Geral de Comércio,
Indústria e Transportes, S. A. R. L.

ARMADORES DE NAVIOS

LISBOA

(221.700 T. D. W. APROX.)

Companhia Industrial Portuguesa

Sede em Lisboa:

AV. DA LIBERDADE, 3, 3.º
LISBOA

Telef. } 24756
 } 26105

Teleg. SANIRIA

Fábricas de { **Vidros e cristais**
 } na Marinha Grande
 } **Aduos e produtos químicos**
 } na Póvoa de Santa Iria
 } **Gessos de Presa «Caxinas»**
 } em Óbidos

Minas de **Lenhite e Gessos** em Óbidos

Fornecedora de:

Presidência da República
Ministério da Marinha
Palácios Nacionais
Companhia Nacional de Navegação
Companhia Colonial de Navegação
Empresa Insulana de Navegação
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Aviz Hotel
Estoril Palácio Hotel
Casino Estoril, etc.

Toda a correspondência deve ser dirigida
para a Sede, em **LISBOA**

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA

◀—▶

LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

◀—▶

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÀFRICA CENTRAL

◀—▶

Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

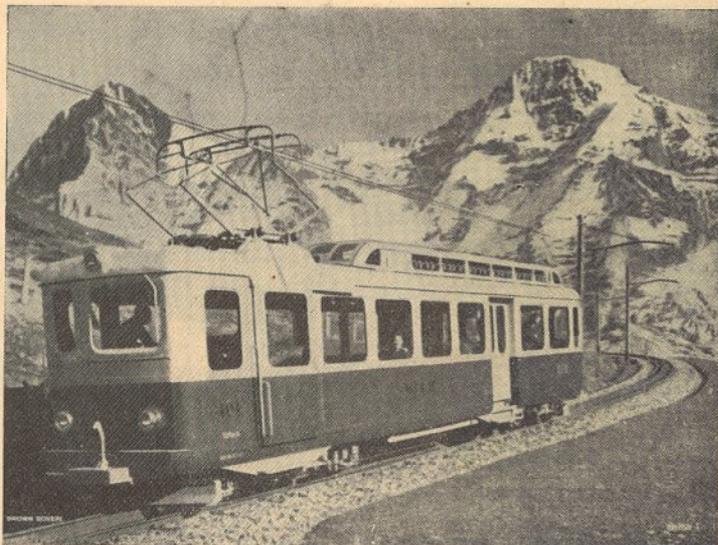
Endereço telegráfico: **•LOBITANGA•**
LISBOA // LONDRES // LOBITO

Dínamos, motores, alterna-
dores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa
BROWN BOVERI equipou a pri-
meira locomotiva termo-eléc-
trica do mundo. Na actuali-
dade mantém em dia a técnica
de construção de modernas
locomotivas Diesel-eléctricas e
com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

Empresa Geral de Transportes

— || S. A. R. L. || —

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO ■ RECOLHA E ENTREGA AO DOMICILIO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Transportes nacionais e internacionais

SERVIÇO DE PORTA-Á-PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE VIAGENS E TURISMO ≡ AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 — 146

Telef. 32151/54-32161/64

L I S B O A

Rua Mousinho da Silveira, 30

Telef. 25938/9

P O R T O

Fábrica de Camisaria Progresso, L.^{da}

L I S B O A — Rua de S. Julião, 32

Telefone 20438 Teleg.: PROGRESSO

INDÚSTRIA PORTUGUESA

MARCA REGISTADA



F.C.P.L.^{da}

LISBOA

Os nossos artigos recomendam-se pelo seu bom acabamento e preços

Exportação para o Continente, Ilhas e Africa

Fabrico primoroso de:

CAMISAS, CUEGAS, COLARINHOS, PIJAMAS, ETC.

A máquina de escrever portátil

PERFEITA!

RESISTENTE!

BONITA!

EQUIPADA COM UM ESTOJO-MALA PRATICO E ELEGANTE

REPRESENTANTES

LOPEZ HERRERO, LIMITADA

Rua D. João V n.º 7-B — LISBOA — Telf. 65184

Agência no Porto:

DOMINGOS JOSÉ SOARES

Rua da Alegria, 293 2.º — Telef: 22749

TOSSE?



FRANCE



NA RIVIERA FRANCESA

SEMPRE SOL E UM CÉU AZUL

INFORMAÇÕES

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME
234 - RUA AUREA - 242 - TELEFONE P. P. C. 25369 - LISBOA