

DEPOSITO LEGAL
MAR 1954

169



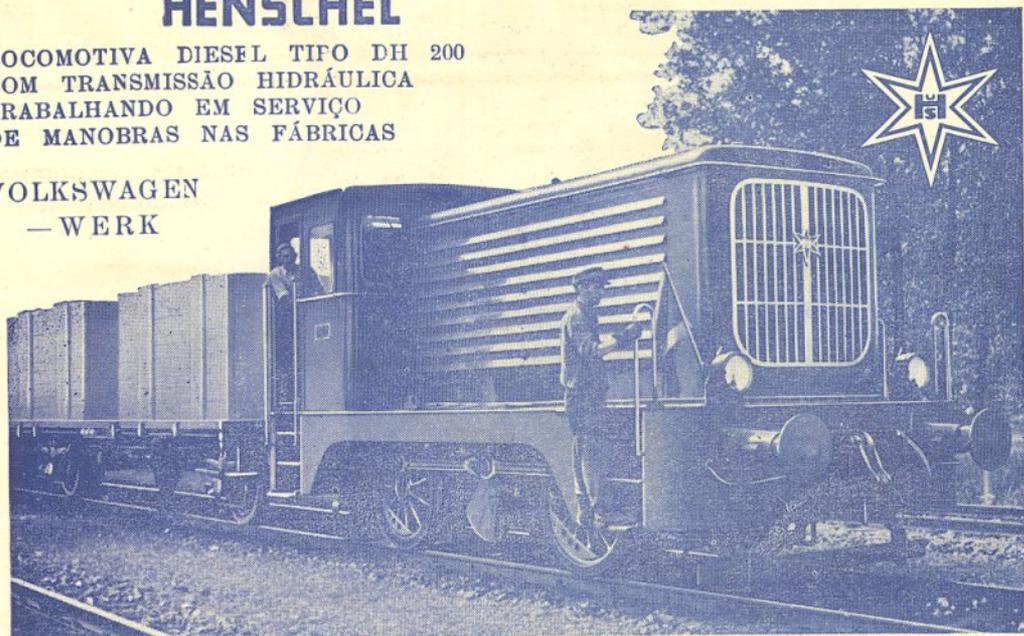
Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ano LXVII ■ — 16 Março — 1954 ■ Número 159

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DH 200
COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE MANOBRAS NAS FÁBRICAS

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN AG **KASSEL**

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

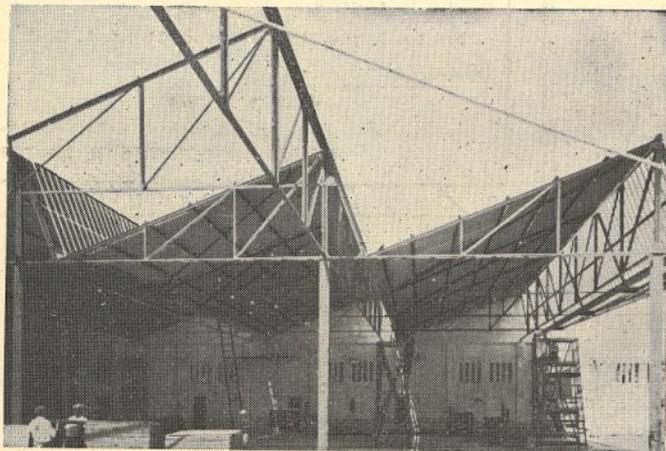
IMPORTAMOS AS MELHORES QUALIDADES DE:

Carvão de Pedra, Anthracite e
Coke de Fundição — Creosote,
Tintas, Produtos Químicos, Ferro
e Aço, Máquinas, Ferramentas,
Máquinas Eléctricas, etc.



EST. OS

HEROLD L I M I T A D A



CALDEIRAS

Indústrias técnicas, mastros, radiantes para T. S. F., pilones
para linhas de alta tensão, torres para antenas de T. S. F.

ALIANÇA METÁLICA, LIMITADA

OFICINAS E ESCRITÓRIO:

Rua do Telhal, 23 e 25—P. do Bispo—LISBOA—Telefs. 39087-39379

**Hangares, vigamentos,
estruturas, etc.**

Estudos e execução de construções
metálicas electro-soldadas para cons-
truções civis e industriais, cober-
turas vão livre e superfície coberta

Indústrias Químicas

Refinarias de azeite e outros óleos,
extracções de óleo por dissolventes

Aparelhagem de manutenção indus-
trial, pontes rolantes e monta-cargas
guindastes, transportadores de ma-
teriais, etc.



SUIÇA PAÍS DE TURISMO POR EXELÊNCIA

BILHETES E ASSINATURAS GERAIS E LOCAIS
DE FÉRIAS—FACILIDADES DE TRANSPORTES

Para informações: Centro Nacional Suíço do Turismo
Avenida da Liberdade, 158-A - LISBOA

COMPANHIA
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

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 ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»

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

FUNDADA EM 1808

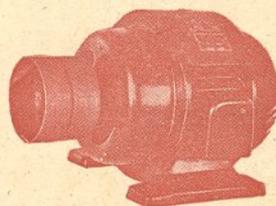


SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

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



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L. da

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13

Telef. 60331

LISBOA

Antiquária de Portugal, L.^{da}

FÁBRICA DE LUSTRES DE CRISTAL E BRONZE



O MAIOR STOCK DE LUSTRES ANTIGOS
EM PORTUGAL

RESTAuros DE LUSTRES ANTIGOS EM TODOS OS ESTILOS
SOB A DIRECÇÃO DE TÉCNICO ANTIQUARIO

SERPENTINAS CANDELABROS APLIQUES
LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. Pedro V, 69-71 Telef. 28178 Lisboa-Portugal

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

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

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.^o

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

Endereço Telegráfico: VINISUL

ARMAZENS: **AREALVA—Almada**

TELEFONE: ALMADA 17

FABRICA DE PAPEL DO ENGENHO VELHO

José Correia de Castro

S. PAIO DE OLEIROS

VALE DO VOUGA

Telefone **78** — P. BRANDÃO

Wiese & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNAVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkstads Aktieföbolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

END. TELEG. EIPAC — PORTO

TELEFS. { 10 PAÇOS DE BRANDÃO }
3302 PORTO

Empresa Industrial de Paços de Brandão, L.^{da}

Rolhas, Discos e outros Produtos de Cortiça

— Cápsulas de Chumbo e Estanho —

PAÇOS DE BRANDÃO

PORTUGAL

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

União Vinícola Abastecedora, Lda.

VINHOS DE PASTO

EXPORTAÇÃO

Fabrico de Vinagre e Aguardente vinica

PORTO — Rua da Estação, 103 — Telefone 51287

GAIA — Rua Barão do Corvo, 401 — Telefone 710400

REGUA — Rua dos Camilos, 142 — Telefone 190

TORRES VEDRAS — Rua Brigadeiro Miranda Palha, 26 a 30
Telefone 159

ESPINHO — Avenida 24 n.º 425 — Telefone 178

ESCOLA ACADÉMICA

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

Líceal, Comercial, Círculo Preparatório
e Instrução Primária com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA

(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 62430

TELEF. 14 — PAÇOS DE BRANDÃO

A. PAULO AMORIM

Cortiças — Rolhas — Discos — Palmilhas
Boias

Corkwood — Corks — Corkdiscs
Corksplits — Floats

Liège — Bouchons — Rondelles
Planchettes — Flotteurs

MOZELOS PORTUGAL LAMAS DA FEIRA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º—Telef. 23494—Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1590

16—MARÇO—1954

ANO LXVII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

No limiar de um novo ano de existência.	7
Os primeiros comboios na história da humanidade, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	9
Nova locomotiva eléctrica, tipo «Bo-Bo» dos caminhos de ferro alemães, série E 10, 003 a 005, pelo Eng.º <i>W. LEOWENTRAUT, KASSEL</i>	12
História da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», pelo dr. <i>MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	19
Recortes sem Comentários	24
Casa da Imprensa.	27
Há 50 anos	28
Parte Oficial.	29
Novo material para a C. P..	30
Imprensa	30
Linhas Estrangeiras	30
A Vida Portuguesa há sessenta anos, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	35
O Anistoricismo ou um absurdo na fila do tempo, por <i>VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA</i>	40
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	42
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	43
Federação Internacional da Imprensa Periódica	46

No limiar de um novo ano de existência

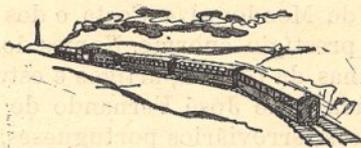
COM o presente número, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* entra no 67.º ano de existência. O facto, evidentemente, enche-nos de sincera satisfação, porque a obra iniciada por Mendonça e Costa não sofreu interrupção e ainda porque os assinantes, amigos e colaboradores desta publicação continuam a dispensar-nos a sua simpatia, sinal de que, apoiados na lição e no exemplo do fundador desta casa, não nos desviámos do seu programa e dos seus princípios.

Uma outra figura que, nesta data, recordamos também com saudade é a do Engenheiro José Fernando de Sousa, que foi um dos mais ilustres colaboradores de Mendonça e Costa, e que, após o falecimento deste, assumiu, com a autoridade e o prestígio do seu nome, a direcção da *Gazeta*. Não morrem por completo os homens que construíram uma obra, cujo objectivo excede o interesse pessoal. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, criada para defender os interesses legítimos não apenas das empresas ferroviárias mas do próprio País — pois os caminhos de ferro estão ao serviço da Nação como um dos principais e indispensáveis elementos do seu progresso — ganhou, nas mãos de Mendonça e Costa e dos seus mais chegados colaboradores, um prestígio enorme. Nomes dos mais ilustres subcreveram, nas colunas da *Gazeta*, artigos e estudos notáveis. Entre esses nomes figurava o de José Fernando de Sousa, um dos mais talentosos e sabedores ferroviários portugueses, além de jornalista insigne, dos maiores da Imprensa do País.

Não morreram por completo, para nós, o fundador e o continuador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como não desapareceram também da nossa saudade e da nossa gratidão todos aqueles que honraram as colunas desta revista e foram nossos amigos. A amizade, quando é sincera, é um dos mais belos e surpreendentes sentimentos humanos: prolonga-se para além da vida.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que tem, no seu conselho Directivo os nomes prestigiosos dos srs. general Raúl Esteves, engenheiros Raúl da Costa Couvreur, Manuel J. Pinto Osório e António da Silveira Bual, e comandante Alvaro de Melo Machado, conta também com um quadro de ilustres colaboradores. A uns e outros apresentamos nesta data festiva (e também de saudade para os que partiram para a viagem de que não se volta mais), os melhores cumprimentos de amizade e de gratidão. Os nossos cumprimentos e agradecimentos são extensivos igualmente aos nossos assinantes e anunciantes e para a Imprensa de Lisboa, Porto e Província desejamos transmitir também um agradecimento muito especial pelas provas de camaradagem e de consideração com que nos distinguem sempre e acompanham a nossa actividade e o nosso esforço.

Dentro de poucos anos a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* comemorará as suas bodas de Diamante. Até lá continuaremos a ser como até agora um órgão de exaltação dos nossos valores nacionais e desse factor admirável de progresso do País, que são os Caminhos de Ferro.



Os primeiros comboios na História da Humanidade

Por CARLOS DE BRITO LEAL

II

A Invenção da Locomotiva

Inventara-se o *carril*, primeiro feito de madeira, e depois de ferro em 1789 em Inglaterra, e assim se obteve dos cavalos que puxavam os comboios com carvão de pedra, um esforço menor e uma maior rapidez de deslocamento. A produção das minas, procurando satisfazer as necessidades das primeiras indústrias que começavam a surgir, aumentava progressivamente e em breve se verificou que a tracção animal tinha que ser substituída por um novo processo que permitisse o transporte simultâneo de mais carga com uma velocidade maior.

Qual, porém, a força a empregar para fazer mover as rodas de um veículo que por si só pudesse com eficácia e nas condições desejadas, substituir os cavalos de tiro?

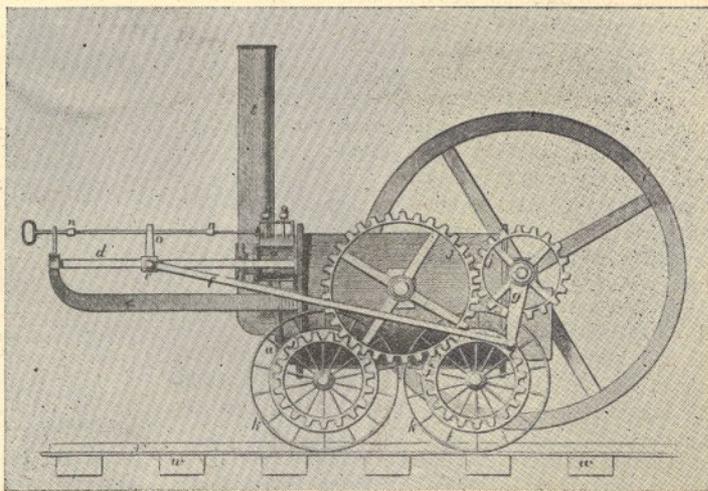
Já desde a mais remota antiguidade, as lendas misteriosas do Egipto insondável, ecoavam distantes na afirmação ousada de que os hierofantes, que dirigiram a construção das pirâmides, haviam empregado a força *água fervente* para mover por si os colossais paralelepípedos de pedra, que ainda hoje são um problema de realização para a engenharia moderna.

Herus de Alexandria, no ano de 150, antes da nossa era, a isso se refere e, talvez guiado por algum papiro desconhecido, conseguiu empregar, pela primeira vez de que há memória, a força do vapor num trabalho mecânico.

O seu *motor* consistia numa espécie de turbina constituída por uma esfera metálica e ôca dentro da qual se fazia ferver água, cujo vapor espirrando por dois orifícios situados no «equador» dessa esfera, a fazia girar como um tornequete hidráulico.

Desde então, através de toda a Idade Média — época pouco dada a invenções mecânicas — a força do vapor parece ter sido esquecida e somente em 1687, um físico e inventor francês, de nome Dinis Papin, depois de imaginar a sua célebre marmitta (verdadeira precursora da actual panela para cozinhar sob pressão), apresentou uma memória na qual descrevia uma máquina para elevar água empregando o movimento alternado de um êmbolo. E por isso os franceses consideram Papin o inventor da máquina de vapor, ainda que, 37 anos antes, um inglês, o marquês de Worcester, tivesse apresentado em Londres uma bomba semelhante accionada pela mesma força e que não foi aceite por não ser considerada suficientemente prática.

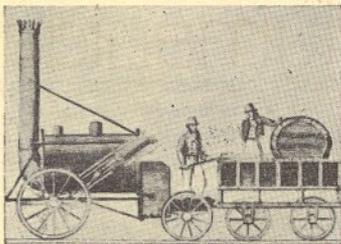
Mas os esforços para descobrir a maneira de fazer mover um veículo com vapor, prosseguiram e, em 1765, um engenheiro militar francês, Nicholas Joseph Cugnot, lembrou-se de usar essa força para accionar as rodas de um carro ao longo de uma es-



A primeira locomotiva de James Trevithick — 1804

trada plana. Era o primeiro automóvel! E, caso curioso, esse facto permite-nos poder afirmar que o automóvel é um meio de locomoção muito mais antigo do que o caminho de ferro.

Cugnot, sem dúvida o primeiro que teve a ideia



A locomotiva ROCKET de George Stephenson — 1828

de aplicar o vapor como força motriz para transportes terrestres, aperfeiçoou o seu invento e em 1770 diz-se que o fez rodar em Paris, transportando quatro passageiros com a velocidade de três quilómetros à hora, não contando com as paragens necessárias para o reabastecimento de água e combustível, visto a capacidade da caldeira exigir esta operação de quinze em quinze minutos.

O aparecimento deste estranho veículo, numa época em que era grande luxo apresentar os melhores cavalos do mais puro sangue, foi acolhida com uma gargalhada formidável e o pobre Cugnot, apodado de lunático e ridicularizado, retirou-se da publicidade e desistiu definitivamente de aperfeiçoar mais o seu invento.

Mas a semente estava lançada, e poucos anos depois, em 1785, um inglês de nome William Murdock apresentava pela primeira vez em público, na Gran-Bretanha, o primeiro veículo capaz de percorrer *sem o auxílio de cavalos* cerca de duas milhas em uma hora ou sejam três quilómetros e 219 metros.

Murdock era assistente de James Watt, o verdadeiro inventor da máquina de vapor de êmbolo do tipo das máquinas actuais, e este, que ao tempo se considerava o maior inventor desse tempo, sentiu-se humilhado com a descoberta do seu subordinado e procurou por todos os meios dissuadi-lo de prosseguir com as suas experiências. Em 1790, depois de haver ainda construído mais alguns modelos sem nunca ter completado um modelo com as devidas dimensões, Murdock abandonava os ensaios e a sua invenção resultava infrutuosa.

O seu carro, portador apenas de um único cilindro de reduzidas dimensões e, não obstante, considerado hoje o primeiro verdadeiro carro automóvel construído na Gran-Bretanha e um dos seus modelos faz parte da colecção Boulton and Watt, em Birmingham.

Com a assistência de Murdock outros aperfeiçoadores apareceram e poucos anos decorridos, James Trevithick, engenheiro inglês filho do director de

uma empresa mineira, conseguia, após várias tentativas, construir a primeira locomotiva já com as dimensões definitivas. Foi porém infeliz nesta primeira construção, porque, em 1801, quando se preparava para efectuar a primeira experiência, dizem as crónicas que enquanto a máquina estava a fazer vapor, ele foi beber uma cerveja e quando voltou a caldeira estava vazia e... apresentava-se vermelha em brasa com todo o resto da viatura completamente destruído. Fez provavelmente uma outra máquina em 1805 que, dizem, percorreu as ruas de Londres desde Leather Lane, por Oxford Street até Paddington, onde hoje existe uma das maiores gares da grande metrópole.

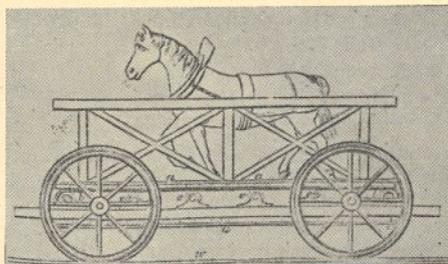
As suas experiências prosseguiram e finalmente em 1804 James Trevithick, apresentava a primeira máquina capaz de rolar sobre carris — duas pranchas de madeira chapeadas de ferro.

Estava inventada verdadeiramente a primeira locomotiva, origem de todas as subsequentes locomotivas ferroviárias do mundo!

A primeira experiência pública teve lugar na segunda-feira, 15 de Fevereiro de 1804, na linha de carris de Pennydarren, perto de Merthyr Tydvil, no País de Gales, e uma semana mais tarde a mesma máquina rebocava alguns vagões com 10 toneladas de barras de ferro bem como 70 passageiros, desde as fundições de Pennydaren até ao canal de Glamorganshire, 9 milhas (14 km. e 500 m.) em pouco menos de duas horas.

As rodas da máquina de Trevithick não tinham chanfradura e poderiam por isso rolar por uma estrada se a máquina tivesse um sistema guiador. A sua caldeira media 5 pés de comprimento (1,5 m) e o cilindro colocado horizontalmente sobre a caldeira média pouco mais de 10 cm. Tinha uma roda volante e o movimento era transmitido às rodas tractoras por meio de engrenagens com grande esforço, porque a caldeira não fornecia a pressão necessária.

Mas Trevithick não possuía um espírito estável



Uma patente registada em 1828 durante a campanha da tracção animal contra a locomotiva

e não tinha o sentido das realidades. Pelo direito que lhe assistia, teria sido ele o primeiro engenheiro inglês de locomotivas e grandes lucros lhe estariam reservados se tivesse sabido prosseguir nas experiências e aperfeiçoar a sua locomotiva.

Verificou-se nas experiências públicas, que as rodas não aderiam suficientemente aos carris e depois de construir mais duas máquinas que, segundo parece, não chegaram a trabalhar, Richard Trevithick não tornou a pensar em locomotivas.

Pouco tempo depois outros engenheiros ingleses imaginaram novas locomotivas, algumas com caldeiras verticais, e o público, alheio ao futuro que estava reservado a esse sistema de transporte não lhe prestava atenção.

O transporte de passageiros tanto em vias férreas como por estradas utilizando a tracção mecânica, era furiosamente atacado pelas empresas da mala posta e de tracção animal e o próprio governo inglês, ao considerar o sistema mecânico como prejudicial à segurança pública, obtinha por parte do Parlamento a aprovação de uma lei ordenando que: «*Toda ou qualquer dessas máquinas ao percorrer as estradas ou ruas de uma cidade, fosse sempre precedida por um homem com uma bandeira vermelha, afim de evitar atropelamentos, não devendo essas máquinas exceder a velocidade máxima de quatro milhas à hora, (seis quilômetros e meio).*»

Mas os ensaios prosseguiram. Em 1811, Blenkinsop apresentava um modelo novo de locomotiva e depois mais seis máquinas em 1812 e em 1813.

A tendência geral do povo era considerar as locomotivas como apenas uma melhor raça de cavalos, que podiam trabalhar sem descansar nem dormir, bebendo água como qualquer outro cavalo e alimentando-se com carvão a arder.

Tão arreigada era, com efeito, a identificação do cavalo com a locomotiva que a esta passou a ser dada mitologicamente pelo povo, uma verdadeira faculdade de ser vivente—uma romântica ideia que desde logo fez com que todas as locomotivas passassem a ter um nome próprio tão sugestivo quão simbólico, tal qual se tratasse de bons cavalos de corrida. E assim, uma das primeiras locomotivas que trabalhou nas minas Wigan, recebeu o nome de *Iron Horse*—o Cavalo de Ferro.

Desde então até hoje todas as locomotivas em Inglaterra têm um nome próprio, como sucede em todo o mundo com qualquer navio de qualquer sistema ou tipo de navegação, enquanto que nos demais países as locomotivas são apenas conhecidas pelo seu número e nada mais.

Numa correspondência enviada para um jornal de Londres em 1813 podia lêr-se: «o povo das terras situadas perto do *caminho de carris*, chama à curiosa e estranha máquina que puxa os vagões, o *Cavalo que corre*». Na verdade, ela bem se assemelha a um animal vivo com as suas lufadas de vapor branco como as ventas de um cavalo em tempo húmido, crescendo ainda o resfolgar igual ao de um cavalo que galopa à desfilada e o movimento

certo das pernas de ferro que fazem andar as rodas. Alguém já também uma vez quis afagar o seu lombo redondo, mas escaldou a mão; tão grande é o calor do ferro de que é feita a sua pele».

A própria força das primitivas locomotivas era expressa no número de cavalos que podiam substituir, e essa forma de classificação é a origem do termo *horse power*, cavalos de força ou cavalos de vapor ou ainda pelas iniciais H P, internacionalmente usadas para definir hoje a potência de qualquer máquina, na terminologia mecânica.

Vários engenheiros procuraram melhorar os defeitos que a locomotiva de Trevithick apresentara e, assim, várias locomotivas apareceram com cremalheiras, correntes sem fim e pequenas alavancas, nunca ocorrendo a esses construtores que bastaria aumentar o peso da máquina para a aderência se manifestar. Estava porém reservado ao engenheiro George Stephenson a glória de ser o construtor da primeira locomotiva que viria a garantir um serviço público eficaz e sem avarias frequentes.

Os primeiros modelos de Stephenson eram modificações que seguiam tradições de Trevithick. Tinham cilindros verticais cravados no topo da caldeira, quatro rodas ligadas por uma corrente sem fim girando sobre rodas dentadas. Diz Arthur Elton no seu livro *British Railways* que as homenagens rendidas a George Stephenson como engenheiro mecânico têm sido exageradas. Era um bom engenheiro civil e grande homem de negócios e pessoalmente pouco contribuiu para desenhar a locomotiva que o tornou célebre, devendo todas essas homenagens ser prestadas a seu filho Robert Stephenson, que foi quem sugeriu as modificações e aperfeiçoamentos que fizeram um sucesso económico no transporte de passageiros.

Foi Robert em 1828 quem persuadiu seu pai a colocar os cilindros de cada lado da caldeira em vez de no topo, como até então todos os construtores tinham feito. Com seu pai, Robert substituiu a corrente sem fim por tirantes metálicos entre as rodas, aplicou excêntricos e finalmente teve a idéia triunfal de utilizar a caldeira tubular que havia sido inventada pelo engenheiro francês Seguín em 1825, obtendo assim uma pressão de vapor que até então nunca fora dada aos anteriores construtores.

Estava inventada a primeira máquina de caminhos de ferro digna desse nome, a locomotiva a que Stephenson deu o nome de *Rocket*—Foguete que veio assegurar a abertura ao serviço público da primeira linha de comboios de passageiros na história da humanidade, cuja inauguração constituirá o assunto do nosso próximo artigo.

BIBLIOGRAFIA: Arthur Elton, *British Railways*, Collins, Londres, 1945; J. O. H. Warren, *A Century of Locomotive Building*, Robert Stephenson & Co., 1925; E. L. Ahrons, *The British Locomotive 1825-1925* 1927; C. F. Dendy Marshall, *Two Essays in Essays in Early Locomotive History*, 1928.

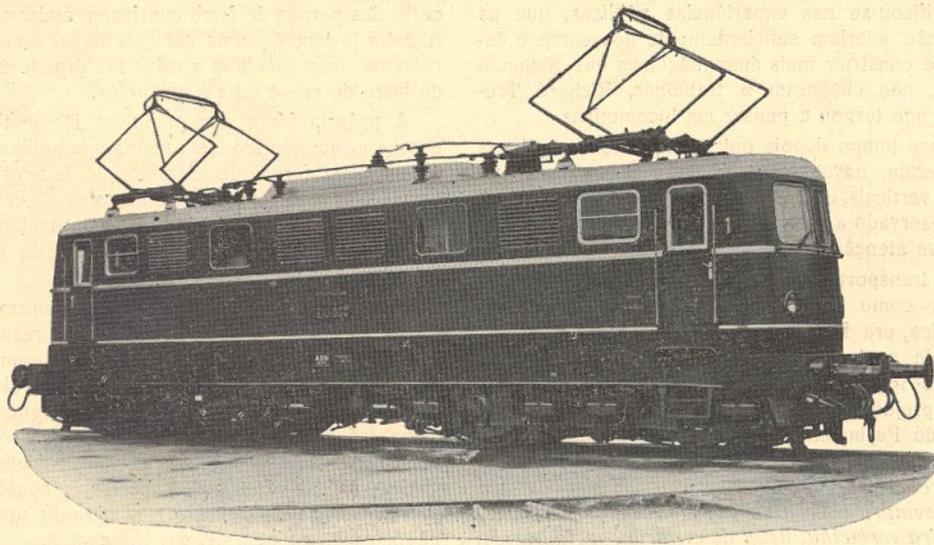


Fig. 14—Locomotiva eléctrica Henschel, tipo «Bo-Bo» E 10,003 a 10,005

Nova locomotiva eléctrica, tipo «Bo-Bo» dos Caminhos de Ferro Alemães, série E 10, 003 a 005

Artigo do Eng. HANS W. LEOWENTRAUT, KASSEL

JÁ em 1930 foram empregadas no serviço do antigo Reichbahn as primeiras locomotivas com bogies, sem eixos livres, com a disposição dos rodados «Bo-Bo» (série E 44). Depois da guerra, os progressos da técnica e a falta de locomotivas em número suficiente para o reboque de comboios expressos, de passageiros e de mercadorias aconselharam o desenvolvimento da construção de locomotivas do mesmo tipo e o seu aperfeiçoamento. As recomendações do «BZA Mu» (Serviços Gerais do Caminho de Ferro de Munique) no sentido de

aperfeiçoar as qualidades de marcha, suprimir as peças sujeitas a desgaste,

reduzir ou suprimir por completo as perdas de óleo, facilitar percursos extensos e reduzir o custo de conservação,

obrigaram a adoptar métodos absolutamente novos na construção mecânica, dos quais trata o presente artigo.

Já antes de se iniciar o estudo do projecto e de se prepararem os desenhos para as oficinas, se tornou evidente que as exigências impostas requeriam a solução de numerosos problemas muito precários e inteiramente novos, exigindo amplos trabalhos de investigação e de projecção de grande alcance e ensaios práticos.

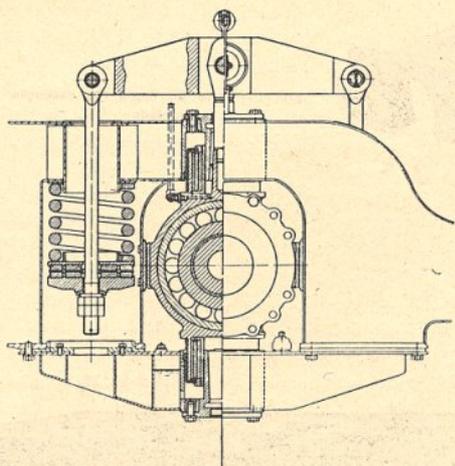


Fig. 2 - Caixas de lubrificação com munhões de guia cilíndricos

O objectivo das investigações teóricas foi o de se obterem condições óptimas de circulação e de facilitar a correcta inscrição das locomotivas nas curvas. Os resultados dos respectivos estudos levaram a determinar as bases a observar na construção, das quais passamos a salientar, a seguir, algumas das mais importantes :

- a) Montagem, sem folga, dos eixos dos rodados no leito dos bogies.
- b) Redução do desgaste das guias das caixas de lubrificação.
- c) Determinação exacta das dimensões dos bogies e modo correcto de acabá-los.
- d) Diminuição do atrito das guias laterais, devida ao banho de óleo.
- e) Posição baixa do «pivot».
- f) Redução de frequência do movimento de lacete.
- g) Ligação transversal entre os bogies.
- h) Aparelhos de tracção e de choque montados nas longarinas.
- i) Possibilidade de manter amplamente constante as cargas e os esforços de chamada.

A posição baixa do peão («pivot») dos bogies influi bastante favoravelmente nos esforços de carga e descarga dos eixos e como está abaixo do centro de gravidade da caixa, resulta daí redução dos esforços dinâmicos, quando a locomotiva entra em curva, sendo igualmente reduzida a frequência natural do movimento de lacete.

As molas de chamada do bogie contribuem igualmente para amortecer os choques; contrariamente às do tipo até agora em uso, utilizaram-se, pela primeira vez, molas helicoidais, neste caso.

Em recta, a marcha suave da locomotiva é fortemente influenciada pela marcha sinusoidal dos bogies. Devido à montagem dos eixos sem folga nos

leitos dos bogies, o comprimento da onda sinusoidal aumenta consideravelmente.

Tendo em consideração que os esforços de inércia aumentam com o quadrado da frequência, é evidente que reduzida a frequência da marcha sinusoidal, mediante a montagem dos eixos sem folga, se conseguiu melhorar consideravelmente a suavidade da marcha. A montagem das molas devidamente calculadas, permitiu reduzir a $f_w=0,66$ Hz o valor dos movimentos de lacete. Mostra o referido valor que o movimento de lacete da locomotiva E 10 é muito suave em relação ao dos tipos de construção mais antiga.

Os cálculos estáticos da caixa basearam-se nos métodos que se costumam adoptar na construção de automotoras e aviões. Abaixo se citam algumas obras que se publicaram acerca dos processos mencionados (!).

O leito da locomotiva já por si é tão rígido que a flecha sob carga não excede 7mm e com a caixa montada a flecha só atinge 2mm . Para avaliar o significado deste facto, convém lembrar que no centro da locomotiva está instalado o transformador com os respectivos acessórios, com o peso considerável de 8,6 toneladas. Somente devido ao sistema de construção sumamente leve se conseguiu o reduzido peso de 18 Kg. por C. V.

Deve-se acrescentar que o leito resiste à compressão longitudinal sobre os tampões de choque de 200 toneladas, para o que se reforçaram as dimensões das chapas das extremidades.

Bogies

O leito do bogie constituído pelas longarinas e travessas, é feito de chapas delgadas, unidas por soldadura em forma de caixão, constituindo assim vigas ocas que, apesar do seu reduzido peso, possuem elevado momento de resistência e grande resistência aos esforços de torsão. (fig. 1).

(!) Bieck: Glas. Ann. 1927, página 175; v. Waldstätten e Müssig; Organ 1941, página 275; Heck-Ebener: Lufo volume 11,1954, página 211 e volume 14,1957 página 95; Zabel: Glas. Ann. 1949, página 39.

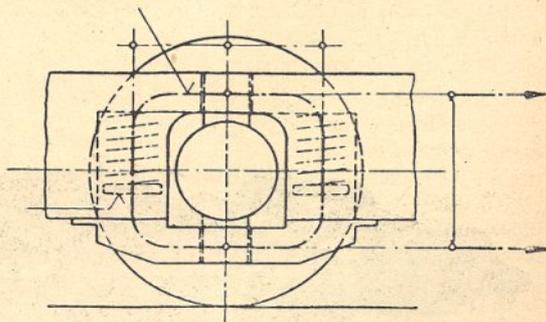


Fig. 5 - Guia de caixa de lubrificação com munhões dispostos um por cima do outro

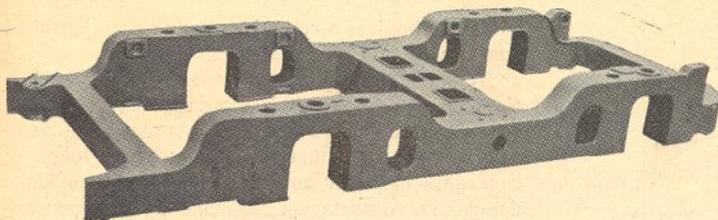


Fig. 1 - Leito do bogie (de execução soldada)

Fig. 9 - leito (visto por fora)

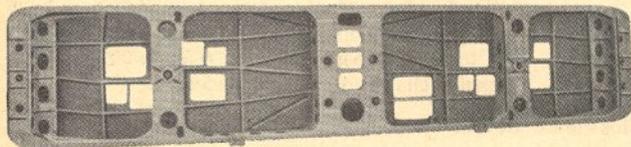
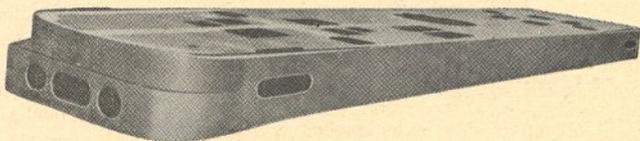


Fig. 10 - idem (vista por baixo)

Fig. 6 - Acoplamento diagonal

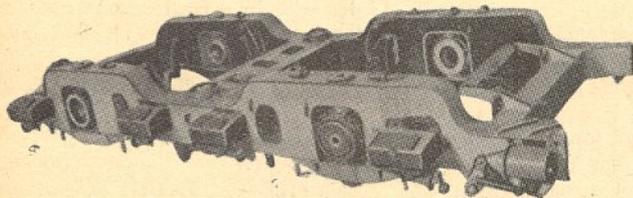


Fig. 4 - leito do bogie com as caixas de lubrificação incorporadas

Os conhecimentos teóricos mais recentes provam que, para evitar o desgaste exagerado dos aros das rodas, é necessário guiar os eixos, com a menor folga possível, no leito dos bogies e mantê-los sempre nesse estado. O sistema adoptado até agora das guias de caixas de lubrificação laterais, não satisfaz essa condição e revelou a necessidade de adoptar um sistema que permita fixar dentro do limite máximo de 0,3mm as folgas axiais e radiais, mesmo que o veículo se mantenha muito tempo em serviço. Esta condição só pode obter-se praticamente, utilizando-se guias cilíndricas banhadas em óleo, para reduzir o seu desgaste.

A fig. 2 mostra tal tipo de guia. As caixas de lubrificação, providas de rolamentos auto-compensadores, estão dotadas, no fundo e na parte superior, de cilindros ocos, destinados a receber os munhões de guia que se acham respectivamente em cima, no leito do bogie e em baixo na estronca. Entre a caixa e os munhões de guia há amortecedores de borracha (silent blocs) protegidos contra a acção do óleo. Os amortecedores estão fixados entre um anel exterior e outro interior e formam, por assim dizer, uma só peça.

Entre os munhões e os amortecedores estão montados casquilhos de bronze para reduzirem o atrito proveniente dos movimentos verticais.

O conjunto das guias, herméticamente fechado, impede a entrada de poeiras e está colocado dentro de um banho de óleo; desta maneira, as perdas de óleo são impossíveis:

As figs. 3 e 4 mostram as caixas de lubrificação montadas.

As vantagens deste novo sistema são evidentes. Mediante o emprego dos dois munhões, montados verticalmente um por cima do outro (fig. 5) conseguiu-se reduzir consideravelmente o seu comprimento, do que resulta redução notável dos momentos de flexão e a transmissão uniforme dos esforços de tracção da roda sobre ambos os munhões: O

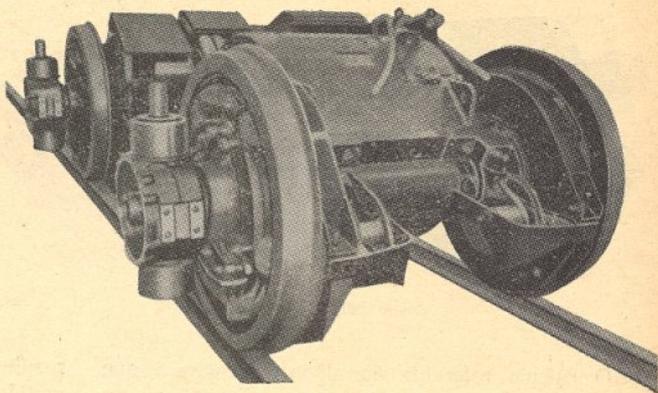


Fig. 3 - Caixa de lubrificação

mesmo se dá para os esforços transversais do rodado.

O emprego dos dois munhões, montados verticalmente um por cima do outro, oferece a grande vantagem de se poder aplicar uma estronca, de maneira que o leito, como em qualquer outro tipo de locomotivas, se acha fechado na parte inferior, formando assim um conjunto rígido, de grande resistência contra os choques.

As molas helicoidais são completamente independentes das guias, significando isto portanto que não se torna necessário adaptar as suas dimensões às destas, o que não deixa de constituir vantagem bastante notável. Isto permite a exigência, imperiosa no serviço ferroviário, de prover as molas de dispositivos de regulação.

O sistema de guia de que se acham providas as caixas de lubrificação dos eixos é simétrico nas partes superior e inferior, sendo idênticas as peças de ambas as guias; tomou-se o cuidado de limitar a um mínimo o número dos elementos componentes da guia, os quais, por consistirem na maior parte de peças torneadas, podem ser fabricadas por um preço muito barato.

Instalação de freio

O freio actua bi-lateralmente sobre as rodas motoras, por meio de cepos aplicados aproximadamente à altura da linha central das rodas. Cada roda tem o seu próprio cilindro de freio com aparelhagem de manobra simples. O ajustamento dos cepos é efectuado por um tensor de rosca direita e esquerda e um furo com passador. As alavancas do freio encontram-se nos lados direito e esquerdo do bogie, não havendo travessões. Facilita o referido arranjo a acessibilidade dos motores de tracção da fossa de revisão. Um freio manual de parafuso, manobrável dos postos de comando, permite imobilizar a locomotiva, actuando o referido freio sobre o rodado que se encontra por baixo do respectivo posto.

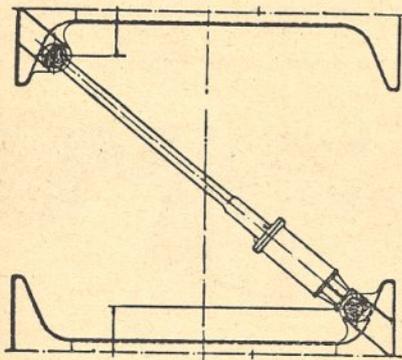


Fig. 7 - Disposição do acoplamento diagonal

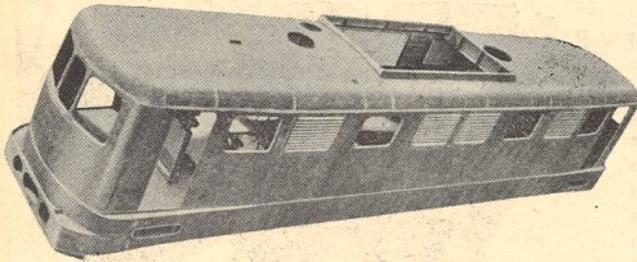


Fig. 4 - Caixa

O cálculo referente ao alívio da carga a que podem ser expostos os eixos, tem provado que o coeficiente para a utilização do peso aderente é muito favorável. Mesmo assim tomou-se o cuidado de prever um freio destinado a evitar as patinagens; igual ao tipo utilizado nas locomotivas E 10 001 e 10 002; empregado pelos Serviços Gerais dos Caminhos de Ferro Alemães de Munich (Bundesbahn-Zentralamt, München), com o fim de assegurar a necessária segurança durante os arranques. Verificando o maquinista, ao consultar o amperímetro, que as rodas começam a patinar, ele tem a facilidade de encher, por intermédio duma válvula eletro-pneumática, os cilindros do freio de ar comprimido, à pressão de 1kg/cm², pouco mais ou menos. Em caso de aderência insuficiente, esta frenagem produz o mesmo efeito que a aplicação de areia às rodas.

Instalação de ar comprimido

O ar comprimido para o freio, o arieiro, os pantógrafos, os aparelhos eléctricos adicionais e o apito, é produzido por um compressor eléctrico tipo VV 224 da casa «Knorr» e acumulado em dois reservatórios principais com 400 litros de capacidade cada um, e vários reservatórios auxiliares, tendo a capacidade total de 400 litros.

A locomotiva é equipada com um freio de acção automática, e possui ainda um freio adicional, bem como o freio de patinagens.

O freio trabalha em combinação com um redutor de pressão, o qual, a velocidades pequenas, alimenta o cilindro do freio com ar de 3,1 kg/cm² de pressão, que aumenta para 8kg/cm² a velocidades mais elevadas.

Entre os acessórios citaremos o regulador da pressão de frenagem sobre os eixos e o dispositivo de acionamento da instalação «homem morto», ambos localizados junto das caixas de lubrificação. Fora do conduto contínuo do freio ficou previsto, em ambas as extremidades da locomotiva um conduto de ar principal, destinado a facilitar o comando da locomotiva à distância.

Os dois bogies estão ligados entre si por meio de um acoplamento diagonal elástico, igual ao tipo reproduzido nas figs. 6 e 7, que se destaca pela construção muito simples; o referido acoplamento tem o efeito de amortecer consideravelmente os esforços actuando sobre os verdugos dos aros das rodas, reduzindo assim eficazmente o seu desgaste.

Permite o dispositivo mencionado reduzir os esforços de choque e tracção, não sendo porém transmitidos por este acoplamento os esforços de reboque. As características mais vantajosas das molas resultaram do estudo escrupuloso a que ficou submetida a inscrição da locomotiva nas curvas.

Estrutura da caixa

O leito e a estrutura da caixa formam um conjunto autosustentador (fig. 8). O leito (figs. 9 e 10) consiste em chapas unidas por soldadura, sendo a caixa composta de ferros perfilados, os quais, guardados de chapas, constituem um conjunto de suporte (figs. 8, 11 e 12).

Resulta deste modo, como nos bogies, uma armação muito rígida, apresentando peso extraordinariamente baixo.

A caixa está subdividida nos dois postos de comando nas extremidades e no compartimento das máquinas no meio.

Os dois postos de comando estão em comunicação entre si por meio de um corredor lateral. As paredes laterais têm grades de ventilação, permitindo a entrada do ar de refrigeração, o qual, através de condutos e câmaras amortecedoras, é conduzido aos motores de tracção e ao refrigerador de óleo. No lado do corredor encontram-se duas janelas abrindo em sentido vertical e duas fixas.

Amplas aberturas no tecto e nas paredes laterais, fechadas por tampas facilmente manobráveis, facilitam a montagem e desmontagem do transformador e dos elementos eléctricos restantes.

As paredes exteriores e o tecto dos postos de comando levam interiormente uma pintura de isolamento térmico, aplicada à pistola, que serve igualmente para amortecer os ruidos. As paredes dos

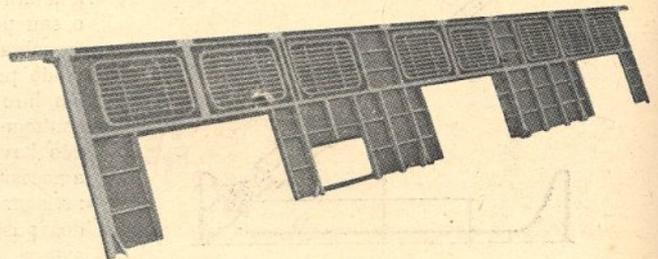


Fig. 12 - Parede lateral, lado esquerdo

postos de comando estão guarnecidas de um revestimento de madeira. Desde o parapeito das janelas para cima, o referido revestimento está coberto de couro artificial lavável, ao passo que a parte inferior se acha revestida de um forro de Mipolam», material de que se acha igualmente coberto o soalho.

A fig. 3 proporciona um olhar para dentro do posto de comando. No lado direito do quadro do condutor encontram-se todas as válvulas eléctricas e pneumáticas, bem como os instrumentos de controle e os interruptores de que se precisa para conduzir a locomotiva.

No lado esquerdo previu-se uma escrevaninha para o ajudante do condutor. As duas janelas laterais na parede frontal estão providas de um dispositivo protector de deslumbramento graduável e de limpadores de parabrisa. Uma corrente de ar aquecido, de temperatura regulável, circulando entre os dois vidros das referidas janelas, evita o embaciamento dos mesmos. As duas portas de entrada do tipo giratório estão providas de janelas abrindo em sentido vertical.

Uma tarimba, encaixável na parede trazeira, serve para descanso do pessoal. Dentro de um nicho está instalado um aparelho eléctrico para cozinhar. Corpos de aquecimento, localizados dentro da mesa do condutor, do soalho e da parede trazeiras, proporcionam a temperatura conveniente.

A iluminação dos postos de comando e dos instrumentos que se acham em cima da mesa do condutor, é assegurada por lâmpadas convenientemente distribuídas.

Nas extremidades do leito estão montados os aparelhos de tracção e o cabeçote com os tampões de choque.

O conjunto da caixa descansa em cima de quatro

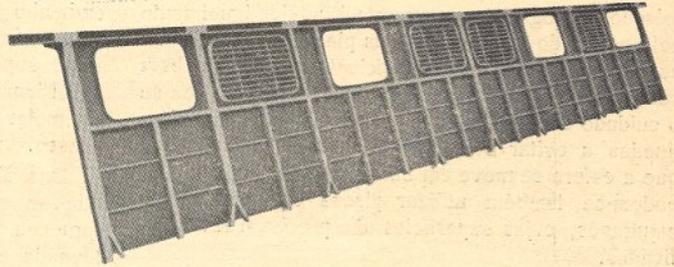


Fig. 11 — Parede lateral, lado direito

apoios elásticos laterais, que se acham providos de patins banhados em óleo e amortecedores ajustáveis. Todas as peças móveis descansam igualmente em banho de óleo. O dispositivo elástico de apoio lateral é inteiramente fechado, de maneira a evitar a entrada da poeira e as perdas de óleo.

Por iniciativa da casa construtora, tomou-se o cuidado de polir todas as superfícies das molas helicoidais, aumentando assim consideravelmente a sua duração. O que contribui para aperfeiçoar eficientemente as qualidades de marcha da locomotiva é a possibilidade de ajustar os amortecedores.

Como é sabido, a transmissão das vibrações não depende somente das ressonâncias mais ou menos acentuadas, mas igualmente do efeito amortecedor. Sendo possível, convém determinar a frequência própria da suspensão de tal modo que fique bem abaixo das vibrações perturbadoras com que se deve contar, para que as amplitudes do movimento perturbador sejam absorvidas, à medida do possível, pela suspensão e não pela caixa. Embora o efeito amortecedor seja prejudicial à referida exigência, não deixa de ser recomendável por diminuir as grandes amplitudes surgindo dentro do regime das frequências perturbadoras reduzidas.

Devido à imponderabilidade das diferentes formas de perturbação não é possível calculá-las com a exactidão necessária, convindo portanto determiná-las, em cada caso, em conformidade com os valores mais vantajosos resultantes do serviço prático.

Por conseguinte, o dispositivo previsto, facilitando regular, de uma maneira muito simples, o efeito amortecedor, deve ser considerado como uma vantagem bastante notável.

O «pivot» bem fixado dentro do leito leva na sua extremidade inferior uma esfera aparafusada. A referida esfera sustenta um suporte que a circunda, sendo este último guiado dentro da travessa do «pivot» entre placas de guia.



Fig. 13 — Vista do posto de comando

Ora, deslocando-se o «pivot» verticalmente em relação ao bogie, o seu suporte é movido igualmente pela esfera do «pivot» entre as placas de guia. Para assegurar a lubrificação eficiente da esfera, bem como do seu suporte e das placas de guia, tomou-se o cuidado de cobrir todo o sistema com placas destinadas a evitar o escoamento do óleo, de maneira que a esfera se move em banho de óleo. No entanto, podem-se também utilizar placas de guia de aço manganês, cujas superfícies não precisam ser lubrificadas.

São as seguintes as vantagens essenciais oferecidas pelo referido arranjo:

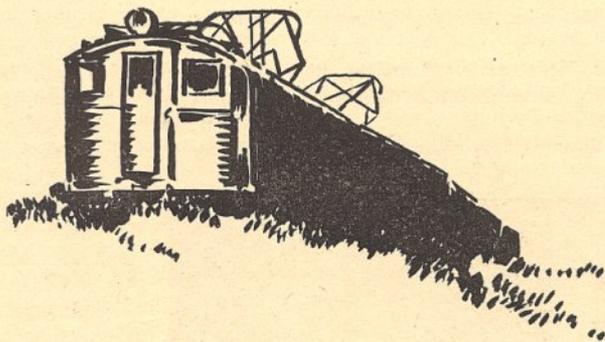
Fabricação muito simples,
número reduzido de peças sujeitas ao desgaste,
peso reduzido.

No intuito de reduzir as cargas e descargas a

que são expostos os eixos durante o arranque e no empenho de aperfeiçoar as qualidades de marcha, o «pivot» foi baixado até ao centro do eixo.

O suporte do «pivot» é transversalmente deslocável em relação ao sentido da marcha e apoia-se em molas helicoidais de fácil ajustamento e cómodo acesso.

Das cinco locomotivas de ensaio da série E 10, que se encomendaram em fins de 1950, Henschel forneceu a parte mecânica para as três unidades levando os números E 10.003, 10.004 e 10.005. O equipamento eléctrico para a locomotiva E 10.003 é da casa Siemens Schuckertwerke A. G., ao passo que as casas AEG e Brown Boveri forneceram o referido equipamento respectivamente para os números E 10.004 e 10.005. Todas as peças componentes das três partes mecânicas são idênticas, com exclusão das que, devido à execução diferente dos equipamentos eléctricos, exigiram um acabamento divergente.



História da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

VI

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

DURANTE este período (1) teve a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* diversos secretários da redacção, redactores e colaboradores. Exerceram funções de secretários da redacção: João Calado Rodrigues, Carlos Mendes da Costa, Octávio Cardoso Pereira, Eng. Armando Ferreira e Américo Fraga Lamares. Foram redactores: Carlos d'Ornellas, Visconde de Alcobaça, Eng. Manuel de Melo Sampaio, Dr. Augusto Ezaguy, José da Natividade Gaspar, Dr. Alfredo Brochado, Dr. Manuel Múrias, António Guedes e José A. da Costa Pina. Ocuparam o cargo de colaboradores: Delfim de Miranda Monteiro, oficial do exército; Carlos Roma Machado de Faria e Maia, coronel de engenharia; Capitão de engenharia Jaime Galo; Raúl Esteves dos Santos, publicista; Luna de Oliveira, oficial do exército e escritor; Gomes da Costa, marechal e Presidente do Conselho de Ministros; Capitão Mário de Almeida Costa; João Alexandre Lopes Galvão, coronel de engenharia e secretário perpétuo da Sociedade de Geografia de Lisboa; João de Almeida, general e escritor; Carlos Mendes da Costa; Rafael Lopes de Andrade; General Raúl Esteves; Engenheiro Carlos Manito Torres, Eng. Francisco Palma de Vilhena; Abel Augusto Dias Urbano, coronel; Manuel de Armelím Júnior, advogado; Jacinto Carreiro, advogado; Augusto Cunha, advogado e escritor; Major Humberto Cruz, Belmiro Vieira Fernandes; Paradela de Oliveira; Alexandre Setas, Avelar Ruas e António Montês.

Em 1934 figurou como editor Fernando Correia de Pinho.

Foi delegado no Porto, Alberto Moutinho; correspondentes em Espanha A. Mascoré e o Eng. D. Gabriel Uriguen, e em Paris, Eduardo Glük.

Como aconteceu no primeiro período da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, muitos destes colaboradores foram apenas nominais, merecendo especial referência: Marechal Gomes da Costa, ministro, Presidente do Conselho de Ministros e chefe do Movimento Nacional de 28 de Maio; João de Almeida,

general, além de herói africano que pacificou a região dos Dembos, autor duma vasta obra de carácter histórico; Armelím Júnior, que foi um advogado de renome e Raúl Esteves dos Santos, um publicista de relevo. Os que transitaram para o período seguinte, serão nele apreciados.

Um dos tímbres de que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se pode orgulhar é a sua independência, que a impõe ao respeito de todos, e, apesar das boas relações que sempre manteve com as entidades oficiais, devido ao desassombro de Fernando de Sousa, o Estado (2) retirou-lhe as assinaturas em 1939, chegando mesmo um ministro, de combinação com um director geral, a excluir Fernando de Sousa do cargo de representante do Governo junto do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, o que marcou até uma interrupção de relações pessoais, justo ressentimento por um acto indesculpável praticado contra o maior técnico ferroviário português.

Sem qualquer motivo que o justificasse, pois a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* esteve sempre generosamente aberta a todos que desejassem nela colaborar, princípio de Mendonça e Costa intransigentemente mantido por Fernando de Sousa e por Carlos d'Ornellas, surgiu em 1929 a publicação da *Revista Portuguesa de Comunicações* destinada a combater a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e especialmente Fernando de Sousa, que replicou com a energia própria dum grande jornalista. (3) Atitude infeliz de ambiciosos e no gosto muito português de demolir em vez de construir, entrando para essa revista alguns indivíduos pertencentes à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como Alexandre Setas, Duarte Costa, José Félix e Raúl Esteves dos Santos. Afinal,

(1) Este artigo é o último duma série que foi publicada na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1542 de 16 de Março de 1952 e segs., pág. 9 a 11, 85 a 87, 154 a 156, 205 a 207, e n.º 1566 de 16 de Março de 1953, pág. 12 a 15.

(2) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1225 de 1 de Janeiro de 1939, pág. 7 a 8.

(3) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 998 de 16 de Julho de 1929, pág. 215 a 216.

decorridos oito anos, desaparecia a *Revista Portuguesa de Comunicações*, enquanto a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* continuava tranquilamente a sua acção benéfica e indispensável na vida ferroviária nacional.

Para uma orientação técnica mais desenvolvida, criou (*) Carlos d'Ornellas a Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, fundada na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e que terminou com o estabelecimento do regime corporativo.

Comemorando as bodas de ouro (**) publicou-se um número especial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em 1939, acompanhado dos retratos dos directores, redactores e colaboradores. Abriu com as afirmações, que se seguem, do Chefe do Estado Marechal Carmona:

«É com prazer que escrevo algumas palavras para comemorar o cinquentenário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Cinquenta anos de um jornal, representam tanto trabalho, tanta tenacidade e tantas arrelias; senão desgostos, que a minha admiração é grande por todos os que cooperam nesta magnífica obra.

«Por isso apresentando aos que actualmente lidam nessa obra os meus cumprimentos afectuosos, faço votos para que o jornal continueu prestando ao País os magníficos serviços que tem realizado até agora.

Belém, 7 de Dezembro de 1938.

General Carmona».

Numa síntese perfeita, o ilustre e saudoso Chefe do Estado concedeu à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o maior galardão de toda a sua existência, reconhecendo em nome da Nação os serviços prestados e o desejo de que a sua benéfica e proveitosa acção se mantenha em exercício.

Pela sua actuação na Exposição Colonial Portuguesa em 1934 no Porto, foi premiada a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com a medalha de prata.

Neste período a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, devido à acção inovadora de Carlos d'Ornellas, progrediu com segurança. Em 1929 iniciou (6) a secção «Há Cinquenta Anos», a começar muitas vezes cada número com uma gravura, principalmente, depois de 1936, foram frequentes as de carácter turístico ocupando geralmente uma página, e a secção de Espectáculos desenvolveu-se em 1941. A apresentação foi beneficiada com o emprego de cores, aumento do tipo dos títulos, maior entrelinhamento, matéria menos condensada, e melhor papel.

Não esquecendo os assinantes e retomando uma antiga tradição, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ofereceu em 1928 (7) um livro à escolha entre diversos indicados, a cada assinante que arranjasse um novo.

Com a morte de Mendonça e Costa figurou como proprietária da revista a «Empresa da Gazeta

dos Caminhos de Ferro», para depois ficar o sr. Carlos d'Ornellas como único possuidor.

Carlos d'Ornellas (1942....)

Com o falecimento de Fernando de Sousa em 12 de Março de 1942, a sucessão no cargo de director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* estava naturalmente indicada. Durante anos, lenta e pacientemente se fora preparando um director, que praticamente já o era desde 1923, mas modestamente deixara que outrem exercesse as funções que em grande parte eram apenas nominais, pelo que Carlos d'Ornellas ficou sendo o único director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, criando um conselho directivo (8), que começou a actuar muito secundariamente e composto pelos srs.: General Raúl Esteves, Coronel Lopes Galvão, Eng. Raúl da Costa Couvreur, Eng. Augusto Cancela de Abreu e Eng. Luís Fernando de Sousa.

É Carlos d'Ornellas (9) o digno continuador de Mendonça e Costa e Fernando de Sousa, pela sua boa vontade em acertar, actividade dinâmica e difícil de encontrar em portugueses, desejo de engrandecimento da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, defensor das suas melhores tradições, mantendo-a acessível a toda a colaboração honesta, conhecedor, pelas suas viagens, do progresso internacional, e desejo de que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* seja uma revista moderna e atraente em matéria ferroviária. Quando Mendonça e Costa faleceu, Carlos d'Ornellas, modesta e inteligentemente, preferiu que o primeiro ferroviário português que era Fernando de Sousa, assumisse o cargo de director para assim prestigiar

(*) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1027 de 16 de Outubro de 1950, pág. 353 a 342.

(6) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1225 de 1 de Janeiro de 1939.

(7) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 987 de 1 de Fevereiro de 1929, pág. 40.

(8) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 974 de 16 de Julho de 1928, pág. 221.

(9) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1304 de 16 de Abril de 1942.

(10) O sr. Carlos d'Ornellas Lopes Banhos, filho do general Carlos Lopes Banhos e da sr.ª D. Amélia do Carmo d'Ornellas, nasceu a 4 de Março de 1897 na freguesia de Santa Luzia de Angra do Heroísmo, Açores, e cursou o 3.º ano dos liceus e a Escola Central de Sargentos do Regimento de Infantaria n.º 1. Entrou na Grande Guerra de 1917 a 1918, colaborou na Monarquia do Norte em 1919, e no movimento Nacional de 28 de Maio de 1926, tendo sido secretário do Marechal Gomes da Costa.

Fundou o Grémio dos Açores, a Associação da Imprensa Técnica Profissional, Tertúlia Festa Brava, Grupo Onomástico «Os Carlos», bem como os diários e revistas: *Mocidade de Lisboa*, *Revista Insular* e de *Turismo*, *Grande Novela*, *A Guerra e Viagem*.

É autor dos livros seguintes: «Madeira e Açores», «O Último Dia do Condenado», «Contos Amargos da Guerra», «O Açoriano na Grande Guerra», «Petit Guide de Conversation Français-Portugais», «Viajando pela Europa, I, Itália», actualizou em várias edições o «Manual do Viajante em Portugal» de Mendonça e Costa.

Tem colaborado em diversos diários e possui várias condecorações e medalhas militares. Como director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tem assistido a diversos congressos internacionais de caminhos de ferro.

a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e poder obter uma mais sólida e proveitosa preparação. Falecido Fernando de Sousa nenhuma dúvida podia haver, e Carlos d'Ornellas, que era director de facto, tornou-se director de direito para bem da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Uma das realidades que mais impressiona na história da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é a sua trajectória em linha recta, procurando servir o interesse ferroviário nacional, de forma a que a orientação inicial de Mendonça e Costa seja a base da vida da revista, e os seus dirigentes fiéis continuadores, pelo que só merecem admiração e aplauso.

Mantendo sempre o seu interesse por todos os importantes acontecimentos nacionais ou internacionais, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ocupou-se (10) do fim da Grande Guerra Mundial em 1945, da libertação de Timor (11); o falecimento do Marechal Carmona, em 1951, provocou (12) um artigo tarjado de preto, demonstrativo do pesar de todos os portugueses, enquanto o desaparecimento de Paiva Couceiro foi lembrado (13) com saudade; a Guerra Civil de Espanha tem sido (14) recordada por Carlos d'Ornellas. As comemorações do oitavo centenário da conquista de Lisboa aos mouros em 1947 originou um número especial (15) com referências, acompanhado de boas gravuras. Também o primeiro centenário do Banco de Portugal em 1946 mereceu (16) um artigo.

Os assuntos ferroviários tiveram o maior destaque, sendo valioso e dos melhores o do sr. Charles Boyer (17) acerca dos problemas dos caminhos de ferro, a sua renovação interessou (18) o sr. eng. Américo Vieira de Castro, e o sr. eng. Raúl Couvreur (19) ocupou-se proveitosamente das comunicações no aspecto turístico. O problema da coordenação dos transportes terrestres teve na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o devido relevo (20), comentando a proposta de lei, acompanhando a discussão na Assembleia Nacional, tratando (21) da fusão da rede ferroviária, publicando-se (22) integralmente os decretos da concessão única. A electrificação dos caminhos de ferro (23) originou diversos artigos contrários ao plano pelo eng.º Américo Vieira de Castro; as comunicações de Lisboa com o Sul do Tejo determinaram (24) um artigo historiando os projectos da ponte sobre o Tejo da autoria de Lopes Galvão. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta ocupou (25) um número especial, o mesmo acontecendo com as linhas do Vale do Vouga (26), e as da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (27).

O progresso ferroviário provocou artigos (28) sobre a construção da estação de Cascais, acompanhados dos respectivos desenhos e sua inauguração, acontecendo outro tanto (29) com a abertura à exploração da linha férrea de Celorico de Basto ao Arco de Baulhe, via dupla do Cacém a Sintra, e troço

de Cabeço de Vide a Portalegre. Tratou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* da entrada ao serviço (30) da primeira locomotiva construída em Portugal, dos carris contínuos (31), da inauguração da ponte sobre o rio Tejo em Vila Franca de Xira, (32) os meios de comunicação de Angola foram estudados pelo Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves (33) numa série de artigos em que a minúcia iguala o saber, constituindo os mais valiosos que têm sido publicados acerca do ultramar Português na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Para a história ferroviária merece referência um

(10) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1378 de 16 de Maio de 1945, pág. 189.

(11) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1358 de 16 de Outubro de 1945, pág. 557.

(12) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1521 de 1 de Maio de 1951, pág. 85.

(13) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1348 de 16 de Fevereiro de 1944, pág. 91 a 94.

(14) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1551 de 1 de Agosto de 1951 e segs., pág. 213 a 214, 227 a 228, 241 a 242, 259 a 260, 289 a 290, 324 a 325, 376 a 377, n.º 1565 de 1 de Março de 1953, pág. 505 a 505, n.º 1556 de 16 de Março de 1953, e segs. pág. 24 a 25, 61 a 62, 128 a 199, 325 a 325, 354 a 355, 447 a 448.

(15) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1427 de 1 de Junho de 1947.

(16) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1415 de 1 de Dezembro de 1946, pág. 737 a 738.

(17) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1529 de 1 de Setembro de 1951, pág. 271 a 280.

(18) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1412 de 16 de Outubro de 1946, pág. 685 a 687.

(19) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1352 de 16 de Abril de 1954, pág. 157 a 176.

(20) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1372 de 16 de Fevereiro de 1945 e segs., pág. 96 a 100, 118 a 121, 125 a 129, 210 a 211, 221 a 224, 226 a 230, 365 a 366, 382 a 384, 394 a 396, 409 a 414, 427 a 430, 499, 502 a 504, 506 a 508, 518 a 520, 551 a 552, n.º 1405, de 1 de Junho de 1946, pág. 333 a 334, e n.º 1407 de 1 de Agosto de 1946, pág. 429 a 430.

(21) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1418 de 16 de Janeiro de 1947, pág. 165 a 172.

(22) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1522 de 16 de Maio de 1951 e seg., pág. 103 a 111, 119 a 121.

(23) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1421 de 1 de Março de 1947, pág. 215 a 218, n.º 1425 de 1 de Abril de 1947 e seg., pág. 7 a 10, 119 a 121.

(24) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1441 de 1 de Janeiro de 1948, pág. 14 a 19.

(25) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1340 de 16 de Outubro de 1944.

(26) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1363 de 1 de Outubro de 1944.

(27) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1381 de 1 de Janeiro de 1945.

(28) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1388 de 16 de Outubro de 1945, pág. 541 a 545, e n.º 1415 de 1 de Novembro de 1946, pág. 701 a 705.

(29) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1467 de 1 de Fevereiro de 1949, pág. 123 a 129.

(30) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1372 de 16 de Fevereiro de 1945, pág. 90 a 93.

(31) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1546 de 16 de Maio de 1952 e segs., pág. 99 a 100, 115 a 126, 151 a 152, 283 a 285, n.º 1580 de 16 de Outubro de 1953, pág. 277 a 281, 291 a 293, 427 a 431.

(32) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1538 de 16 de Janeiro de 1952, pág. 456 a 459.

(33) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1568 de 16 de Abril de 1953 e segs., pág. 70 a 74, 84 a 88, 102 a 106, 123 a 127, 168 a 173, 183 a 186, 199 a 202, 214 a 217, 251 a 253, 248 a 249, 261 a 263, 393 a 396.

artigo ⁽³⁴⁾ do sr. Eng.º Frederico Abragão acerca da ligação de Lisboa com o Porto, e o do sr. Carlos de Brito Leal ⁽³⁵⁾ sobre os primitivos caminhos de ferro.

O plano de electrificar os caminhos de ferro em Portugal foi acerbamente combatido na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pelo sr. Eng.º Vieira de Castro, provocando ⁽³⁶⁾ uma acertada réplica do sr. Capitão Jaime Galo. Com uma isenção que só a honra, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* abriu as suas colunas para as opiniões divergentes ⁽³⁷⁾, e em defesa da electrificação surgiu o sr. Eng.º António Branco Cabral ⁽³⁸⁾ classificando as opiniões do sr. Eng.º Vieira de Castro de imprecações de velho do Restelo. Por causa duma resposta do Eng.º Vieira de Castro deu-se ⁽³⁹⁾ um conflito com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a qual procedeu sempre correctamente, pelo que o sr. Eng.º Vieira de Castro deixou de colaborar.

Por motivo duma tentativa de redução de serviço do «Sud-Express», o sr. General Raúl Esteves escreveu um artigo ⁽⁴⁰⁾ que provocou réplica do Eng.º D. Gabriel Uriguen, contestando o sr. General Raúl Esteves e treplicando o Eng.º Uriguen.

Os caminhos de ferro espanhóis mereceram sempre a atenção amistosa da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como o aparecimento ⁽⁴¹⁾ de um suplemento em espanhol com o título Madrid-Lisboa, publica, em diversos números, o centenário ⁽⁴²⁾ de 1948, o progresso ⁽⁴³⁾ ferroviário espanhol e especialmente o comboio Talgo, e uma nova linha ⁽⁴⁴⁾ do Metropolitano de Madrid.

Um valioso artigo ⁽⁴⁵⁾ do sr. Denis Bordeus referiu-se aos caminhos de ferro russos, e a vida ⁽⁴⁶⁾ da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits foi lembrada.

Continuou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a fazer sentir a sua presença nos Congressos Internacionais de Caminhos de Ferro, representando-a o seu ilustre director, Carlos d'Ornellas, nas reuniões de Lucerna ⁽⁴⁷⁾ em 1947, de Roma ⁽⁴⁸⁾ em 1950, e no Congresso Internacional da Imprensa Periódica de Bruxelas ⁽⁴⁹⁾ em 1953, determinando números especiais e muitos artigos. O congresso de Roma em 1950 ocasionou uma série de estudos ⁽⁵⁰⁾ do sr. Carlos d'Ornellas, que foram reunidos proveitosamente em volume com o título: *Viajando pela Europa, I, Itália* ⁽⁵¹⁾.

Pela primeira vez em 1949, reuniu-se em Lisboa a Comissão Permanente da Associação Internacional de Caminhos de Ferro, pelo que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou ⁽⁵²⁾ um dos seus melhores números com dois artigos em francês e descrevendo tudo com ampla minúcia.

Dadas as relações íntimas entre as actividades turísticas e as ferroviárias, desde sempre Mendonça e Costa tratou de se preocupar com esses problemas, orientação que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

inalteravelmente mantém como nos números especiais referentes: ao turismo em geral ⁽⁵³⁾, às praias portuguesas ⁽⁵⁴⁾, à Beira Litoral ⁽⁵⁵⁾, valiosíssimo o dedicado à cidade de Aveiro ⁽⁵⁶⁾, ao Alentejo ⁽⁵⁷⁾, e ao Algarve ⁽⁵⁸⁾.

A morte do ulissipógrafo e publicista ilustre, que foi Norberto de Araújo, provocou um importante e minucioso artigo ⁽⁵⁹⁾ do sr. Artur Portela.

Durante este período pertenceram ao conselho directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*: General Raúl Esteves, Coronel Alexandre Lopes Galvão, Eng.º Raúl da Costa Couvreur, Eng.º Augusto

⁽³⁴⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1561 de 1 de Janeiro de 1953, pág. 393 a 400.

⁽³⁵⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1563 de 1 de Fevereiro de 1953, pág. 467 a 470.

⁽³⁶⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1452 de 16 de Agosto de 1947, pág. 311 a 314.

⁽³⁷⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1433 de 1 de Setembro de 1947, pág. 531.

⁽³⁸⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1436 de 16 de Outubro de 1947, pág. 445 a 446.

⁽³⁹⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1448 de 16 de Abril de 1948, pág. 275.

⁽⁴⁰⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1437 de 1 de Novembro de 1947 e segs., pág. 463 a 464, 499 a 501, 515 a 518, n.º 1441 de 1 de Janeiro de 1948, pág. 23 a 24.

⁽⁴¹⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1516 de 16 de Outubro de 1942 e segs.

⁽⁴²⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1461 e segs., pág. 610, 628 a 629, 631.

⁽⁴³⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1474 de 16 de Maio de 1949 e segs., pág. 510 a 511, 551 a 552, 487 a 488, n.º 1491 de 1 de Fevereiro de 1950, pág. 825 a 826, n.º 1495 de 1 de Abril de 1950, pág. 76 a 78, 95.

⁽⁴⁴⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1472 de 16 de Abril de 1949, pág. 271 a 272.

⁽⁴⁵⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1570 de 16 de Maio de 1953, pág. 109 a 110.

⁽⁴⁶⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1532 de 16 de Outubro de 1951, pág. 325 a 329.

⁽⁴⁷⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1950 de 16 de Julho de 1947 e segs., pág. 271 a 273, 293 a 295, 451 a 455.

⁽⁴⁸⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1506 de 16 de Setembro de 1950, e n.º 1508 de 16 de Outubro de 1950, pág. 363 a 367.

⁽⁴⁹⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1571 de 1 de Junho de 1953, pág. 115 a 118.

⁽⁵⁰⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1514 de 16 de Janeiro de 1951 e segs., pág. 500 a 502, 520 a 522, 556 a 558, 553 a 556, n.º 1518 de 16 de Março de 1951 e segs., pág. 17 a 20, 51 a 55, 70 a 72, 95 a 94, 126 a 127, 147 a 148, 164 a 165, 245 a 245, 263 a 264, 292 a 293, 543 a 545.

⁽⁵¹⁾ Carlos d'Ornellas, «Viajando pela Europa, I, Itália», Lisboa, 1951.

⁽⁵²⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1465 de 1 de Junho de 1949, e n.º 1476 de 16 de Junho de 1949, pág. 407 a 417.

⁽⁵³⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1404 de 16 de Junho de 1946.

⁽⁵⁴⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1385 de 1 de Setembro de 1945.

⁽⁵⁵⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1417 de 1 de Janeiro de 1947.

⁽⁵⁶⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1409 de 1 de Setembro de 1946.

⁽⁵⁷⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1434 de 16 de Setembro de 1947.

⁽⁵⁸⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1598 de 16 de Março de 1946.

⁽⁵⁹⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1561 de Janeiro de 1953, pág. 425 a 430.

Cancela de Abreu, Eng.º Luís Fernando de Sousa, Eng.º Manuel Pinto Osório, Comandante Alvaro de Melo Machado e Eng.º António da Silveira Bual.

Têm sido secretários da redacção os srs. Eng.º Armando Ferreira, Américo Fraga Lamares, Alvaro Portela e Rebelo de Bettencourt. Na redacção têm figurado Miguel Coelho, Alexandre Setas, e Prof. José F. Rodrigues, Raúl Esteves dos Santos, Guerra Maio e Prof. Vidal de Caldas Nogueira.

A função de colaboradores, tem sido desempenhada por João de Almeida, Carlos Roma Machado, Eng.º Carlos Manitto Torres, Abel Urbano, Major Mário Costa, Eng.º D. Gabriel Uriguen, Capitão Jaime Galo, Major Humberto Cruz, Aquilino Ribeiro, José da Natividade Gaspar, António Montês, Eng.º Adalberto Ferreira Pinto, Dr. Manuel Múrias, Carlos C. S. Gonçalves, Carlos Bivar, Prof. Dr. João Faria Lapa, General Júlio Botelho Moniz, Brigadeiro Alexandre de Moraes, José Lucas Coelho dos Reis e Orlando Gabriel Peres. A colaboração artística é da autoria de Stuart de Carvalhais e Ilberino dos Santos. O Delegado em Espanha é o sr. D. João B. Cabrera.

Entre estas personalidades destaco algumas pela sua actividade relevante na vida portuguesa.

O sr. General Raúl Esteves é um militar ilustre com intervenção na política nacional, foi director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, quando estiveram militarizados de 1920 a 1921, e administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O sr. Eng.º Raúl Couvreur possui uma vasta obra profissional, desempenhou as funções de professor do Instituto Industrial de Lisboa, presidente do Concelho Superior de Obras Públicas, e é um numismata de valor. O sr. Eng.º Cancela de Abreu tem dedicado a sua acção à Sociedade Estoril, e ocupou os cargos de ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1944 a 1947 e de ministro do Interior de 1947 a 1950. O sr. Eng.º Armando Ferreira é um escritor humorístico de relevo, enquanto o sr. Fraga Samares é um editor arrojado, que tem prestado serviços relevantes à cultura. O sr. Rebelo de Bettencourt é um poeta de elevado mérito, prosador e estudioso da história literária portuguesa.

O sr. Guerra Maio é o português mais viajado, e dos que conhecem melhor as comunicações e o turismo nacional, sendo também um distinto escritor, cuja prosa atraente e simples, apaixona e interessa o leitor. O sr. Eng.º Manito Torres é um técnico distinto, dos mais conhecedores em caminhos de ferro. O sr. Doutor João Faria Lapa é professor do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, e autor de livros valiosos. O sr. Aquilino Ribeiro é o mais notável romancista português contemporâneo.

Na vida interna da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* há a destacar o banquete comemorativo (60) do 60.º aniversário, ocorrido a 16 de Março de 1948, e oferecido ao conselho directivo, secretários,

redactores e colaboradores, pronunciando-se entusiásticos discursos, bem como o centenário do nascimento de Mendonça e Costa (61) em 1949 determinou um dos melhores suplementos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, acompanhado de gravuras e artigos dignos de apreço.

A apresentação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* mantém-se sempre muito cuidada e os números especiais são extremamente interessantes, bem feitos e extensos, sendo sempre dessa categoria os do princípio do ano, do aniversário e do verão. Um dos mais extensos foi o dedicado ao Val do Vouga (62) com 240 páginas, acrescidas de algumas de anúncios. O azul e o amarelo têm sido as cores preferidas.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem por vezes atingido grande tiragem como no número de 1 de Fevereiro de 1924 com 5.200 exemplares, e os artigos de Fernando de Sousa provocaram sempre aumento de leitores. Encontra-se a revista integrada na Federação Internacional da Imprensa Técnica Profissional, e faz parte da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro. É a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* proprietária da melhor descrição turística do país, que é a obra de Mendonça e Costa, *Manual do Viajante em Portugal*, que o sr. Carlos d'Ornellas tem actualizado e que se encontra na 8.ª edição.

O preço das assinaturas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* mantém-se inalterável desde há vinte anos.

A lúcida visão de Mendonça e Costa criou a tipografia privativa da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que Carlos d'Ornellas tem desenvolvido, modernizado e aperfeiçoado. De início a tipografia encontrava-se no 1.º andar, sendo transferida por Carlos d'Ornellas para o rés-do-chão, edificando-se um barracão que foi ampliado por três vezes, aumentando o número de empregados de 2 para 14. A composição antiga e duas máquinas que não funcionavam foram postas de parte, adquiriu-se a maquinação necessária e em 1951 uma guilhotina Polar, que é a segunda que existe em Portugal, e evita as possibilidades de desastre por o operário trabalhar com as duas mãos.

Em 66 anos de vida honrada e digna tem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* servido nobre e desinteressadamente tudo quanto é nacional e especialmente com amor e dedicação os caminhos de ferro portugueses.

(60) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1447 de 1 de Abril de 1948, pág. 251 a 256.

(61) «Suplemento ao n.º 1485 de 1 de Novembro de 1949 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

(62) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1365 de 1 de Outubro de 1944.

Recortes sem Comentários

Bombons com cianeto de potássio

No dia 18 de Junho de 1950, um motorista apareceu na Rua António José de Almeida, 40, rés-do-chão a fazer a entrega de um embrulho, que continha bombons, endereçado ao dono da casa, dizendo que ia «da parte da sr.^a D. Amélia». Como o dono da casa não estivesse, entregou-as à criada, com a referida indicação. O presenteado, ao chegar a casa, ficou surpreendido com o presente, pois não se recordava de conhecer qualquer senhora com o referido nome. Ao examinar os bombons, desconfiou deles, por lhe parecer que cheiravam a cianeto de potássio, produto que ele conhecia bem, pois em tempos trabalhara num laboratório da Alemanha.

Apresentou queixa do caso à Polícia Judiciária, que, por sua vez, mandou examinar os bombons, os quais revelaram que, de facto, tinham o referido produto. Só agora, decorridos 4 anos é que a Polícia Judiciária está a investigar o caso. Uma senhora, de quem a princípio se suspeitou, já não pôde ser ouvida por se ter ausentado para a América.

O chefe Sampaio, da 2.^a Secção da Polícia Judiciária, pede ao motorista que, na referida época fez a entrega do referido embrulho na morada acima indicada para comparecer no Toren, a fim de prestar esclarecimentos.

(Do Diário de Lisboa)

Esta palavra «Gazeta»

Folheando o «Dicionário da Língua Portuguesa», de António de Moraes Silva, tão conceituado e tão autorizado, encontramos, a pág. 88:

«Gazeta — s. f. (do italiano gazella, pèga pequena)—Publicação periódica, folha, jornal, que dá notícias políticas, literárias, científicas, teatrais, etc., que comunica as ocorrências que podem ter interesse público, os acontecimentos

nacionais ou estrangeiros, etc., tem de ordinário secções de crítica, de telegramas, de correspondências, de anúncios, etc.

Há muitos jornais com o título de *gazeta* e mais um respectivo indicando o objecto principal da publicação: s. g. *Gazeta de Notícias*, *Gazeta dos Tribunais*...

A esta parte do texto do mais conceituado dos dicionários portugueses acrescentemos, por serem da nossa época: *Gazeta das Aldeias* — *Gazeta dos Caminhos de Ferro* — *Gazeta do Sul* — *Gazeta Vacuum Club*.

No entanto, acusam-nos de, referindo nos a certo jornal local, lhe termos «em tom desprezível» chamado «gazeta católica».

Se o redactor conhece o termo dos dicionários, como se abespinha de chamarem gazeta ao seu jornal?!

E daí quem sabe se ele tem razão... talvez que a «gazeta católica» não seja, no dizer do Dicionário citado, gazeta...

Sim, talvez ele tenha razão. E, sendo assim, temos que pedir desculpa de chamar-lhe gazeta!...

(De A Rabeca, de Portalegre)

Um cão passeado em triunfo

Ora aqui está um caso interessante, fora do vulgar e que bem merece especial destaque pelo seu alto sentido moral e humano.

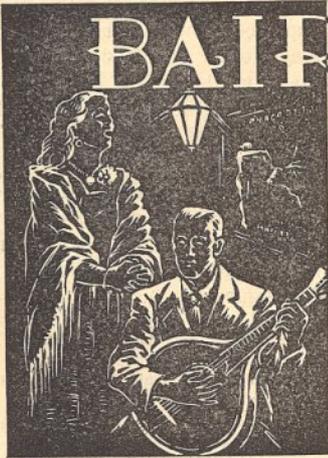
Quase todos os dias aparecia, acidentalmente, nas imediações do Liceu Nacional de Faro, um pobre cão que não tinha dono, mas que era sempre acarinhado pelos alunos daquele estabelecimento de ensino. E tanto os rapazes se afeiçoaram ao animal, que, dando-lhe farta alimentação, lhe puseram o nome de «Merdok» ou «Adesivo» e o trataram como se ele fora seu.

Há dias, porém, o rafeiro deixou de aparecer, como de costume, e veio a saber-se que fora levado para o canil, por não ter licença nem estar vacinado contra a raiva.

Para solução do caso, foi resolvido, entre os rapazes,

RONDA DOS BAIRROS

BAIRRO ALTO



V

VIVENDO essencialmente para o passado, o Bairro Alto é um alvorecer de tradições. Com as suas esquinas delidadas pelos séculos, ligando um estreito emaranhado de ruas e travessas onde ainda hoje se escutam acordes de melopeias ardentes, o Bairro Alto orgulha-se do seu amplo miradouro de S. Pedro de Alcântara, e sente vaidade em abrigar intra-muros o Conservatório Nacional de Música e Teatro.

Para peregrinações, no género das que Norberto de Araújo tanto apreciava, tem o «Cunhal das Bolas», os «Inglesinhos», e o precioso Museu de S. Roque.

Quem quiser conhecer este bairro tão amante do tradicionalismo alfacinha, pode fazê-lo utilizando o elevador da Glória, ou as carreiras de «eléctricos» n.º 24, 26, 20 e 21.

Modernamente, para além das características apontadas, tem ainda o Bairro Alto numerosos restaurantes típicos, onde se canta o fado e se evocam antigos tempos de boémias fora de portas.

Quem estiver interessado em desvendar esta faceta tão castiça da Lisboa de outros tempos, só neste bairro encontrará motivos que o contentem, ouvindo o som de guitarras que choram até que os sinos de S. Roque anunciem o alvorecer dum novo dia.



cotizarem-se e pedirem a quem de direito a libertação do «Merdok».

Assim, os estudantes realizaram um «cortejo de solidariedade», onde se viam dísticos como estes: Queremos o «Merdok», Soltem o Adesivo!»

As autoridades locais, tomando em conta o pedido, facilitaram a restituição do bicho, que, em seguida, foi vacinado, após o pagamento da licença como é de lei.

Seguidamente, em homenagem ao «prisioneiro libertado», os simpáticos liceais cobriram-no com uma capa negra e colocaram-lhe ao pescoço as «insígnias», com que havia sido «agraciado» pela turma académica.

Depois, um longo cortejo, com o «herói canino» à frente do desfile, percorreu as principais artérias da cidade, entre aplausos e gritos de contentamento por parte não só dos estudantes mas também de muitíssimos populares, em absoluta concordância com a humanitária atitude dos generosos rapazes do Liceu.

(Do Jornal de Notícias—Porto)

Mendigos ricos

Há mendigos que tiram da pedincha um rendimento, que muita gente não aufero do trabalho. Certa mendiga, de

Praga, confessou que chegava a juntar, de esmolas, o equivalente a 120.000\$ por ano.

Em Portugal não se fará tão avultada fortuna, mas há quem viva bem à custa da caridade. Há uns quarenta anos, vivia em Lisboa um mendigo, que dizia: — «Bem batidinha, a Rua de S. Bento dá um quartinho por dia», qualquer coisa como 75\$00 actuais.

Ainda há certamente quem se lembre do «Portugal Velho». Era um mendigo de aspecto venerando, de ampla calva e extensa barba, toda branca, dum branco levemente alourada de linho corado. O seu vulto, dum doçura resignada, suscitava simpatia. Muitas vezes serviu de modelo a pintores e escultores.

Pois este homem era um cínico descarado, que explorava ignóbilmente a compaixão das almas boas. Descia dos lados da Estrela, ao fim da tarde, amparado a duas muletas, ia parando pelo caminho e estanciava nos locais concorridos. Encostava-se a uma parede, suportado pelas muletas e estendia o sebento chapéu de cêco. Não dizia nada, mas as esmolas choviam. Quando as recebia, resmoneava uns monossílabos incompreensíveis — troça ou agradecimento, não se soube nunca.

Ja assim descendo até à Rua de S. Bento, depois subia a Rua dos Poiais, a Calçada dos Paulistas e aí pela meia noite, à hora da saída dos teatros, estava encostado a qualquer parede do Chiado ou da Calçada do Carmo.

Depois baixava ao Rossio, e a aproveitar os últimos noctívagos.

As cinco horas da manhã era certo encontrá-lo em algumas das tabernas, que abrem cedo, para servir o mata-bicho aos vendedores dos jornais ou a bucha aos compositores tipográficos recém-saídos das tipografias dos periódicos.

Despia então o ar composto e resignado de mendigo romântico, tipo Soares de Passos, e comia e bebia desalmadamente, troçando com um cinismo repugnante e uma linguagem desbragada, dos ingénus que lhe davam esmola.

Muitas vezes o encontrou o autor destas liphas, nessas horas de «franqueza» e desabafo...

(Do Jornal do Barreiro)

O caso do toureiro Manuel dos Santos

Conforme então se noticiou, o conhecido toureiro Manuel dos Santos matou com uma estocada o animal que lidava na praça do Campo Pequeno, há dois anos. O artista foi preso e affiançado na Boa Hora. Neste tribunal o processo foi distribuído ao 1.º juízo correccional, onde foi tratado o caso não só no respeitante à matéria de facto, como ao respectivo tratamento jurídico. O pleito passou à Relação e, finalmente, ao Supremo Tribunal, que mandou baixar à segunda instância, para nova apreciação da matéria de facto. A deliberação do mais alto tribunal do País fundamenta-se no seguinte:

«O supremo não tem elementos

50 000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS



Automotora com caixas SKF com rolamentos
Proprietário: Ferrocarriles del Estado, Uruguai
Construtor: Simmersing-Graz-Pauker AG., Austria

foram até agora fornecidas para automotoras.

As caixas SKF com rolamentos apresentam as seguintes vantagens:

- Segurança mesmo a grandes velocidades
- Marcha fácil
- Economia de lubrificante e trabalho de lubrificação

Até agora, SKF forneceu 783.000 caixas com rolamentos para locomotivas e carruagens de todos os tipos.



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA LISBOA-PORTO

para apreciar a qualificação jurídico-penal, não podendo, em virtude dessa falta, fixar com precisão o regime jurídico aplicável e assim verificar qual das atribuídas qualificações é a devida (a do n.º 3 do § único do artigo 1.º do Decreto 15.355 ou a do artigo 479.º do Código Penal), pois a morte do touro tanto podia ser levada a efeito intencionalmente como produzida por qualquer acidente ou desastre, o que não é muito para admirar nestes espectáculos; e estes com touros de morte se são por lei considerados divertimentos bárbaros e impróprios de nações civilizadas, o que é de acatar, também por outro lado, existe grande número de adeptos, como é reconhecido pelo decreto 22.482 de 29 de Abril de 1933, que os defendem por, além de outros motivos, os reputarem de arte obedecendo a conhecimentos científicos, de vibração e tradicionais).

O acordão em que pela primeira vez o Supremo Tribunal de Justiça se manifesta sobre um caso desta natureza, é assinado pelos juizes conselheiros srs. drs. Júlio de Lemos, relator; e Piedado Rebelo e Filipe Sequeira adjuntos.

(Do Diário de Notícias)

Os automobilistas sul-africanos pagam mais impostos do que as minas de Ouro

CIDADE DO CABO — O Sr. Frank Robb, presidente do Real Automóvel Clube, declarou no Clube de Rotários do Cabo que este ano os automobilistas sul-africanos pagarão de impostos 24 milhões de libras, ou seja mais 7 milhões do que todas as minas de ouro.

Continuando, o Sr. Robb classificou de «selvagem» o sistema tributário aplicado aos automobilistas. — (Sapa Reuter).

(De Notícias da Beira)

Mistérios das selvas malaias

GAJAH, 15 — A selva do Estado do Perak, onde foram avistados misteriosos homens simieses, no mês passado, produziu outra «coisa» que está a causar espanto aos zoólogos. É um animal que se diz ter «o olhar feroz de um velho javali, pernas curtas e espessa cauda erecta, que raras vezes se move, e pele espessa e enrugada».

Foi encontrado num esgoto próximo da casa de repouso de Tanjong Malin, perto da cordilheira principal do Estado do Perak, na Selva, que se julga ser o lar do homem simiesco cabeludo e com presas.

O «Singapore Standard» publica hoje uma fotografia do animal e diz que, desde a sua captura, se tem recusado a comer e passado a maior parte do tempo a dormir. — R.

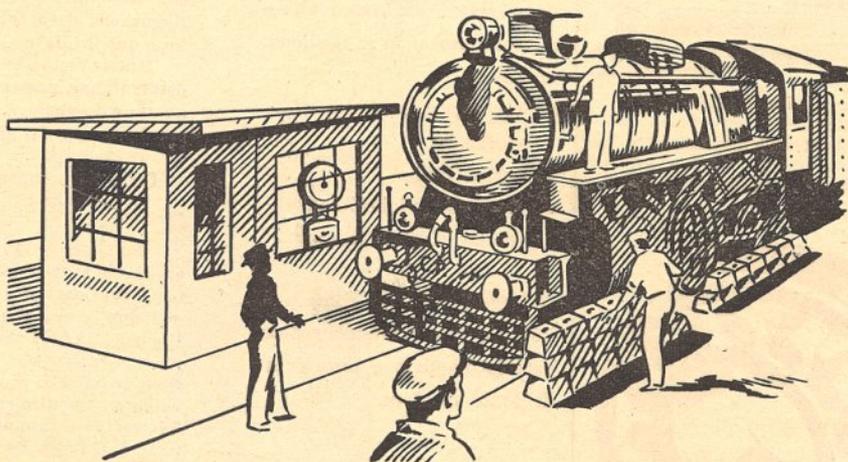
(Dos Jornais)

Com um arsenal no estomago

NÁPOLES, 3 de Fevereiro — Ao entrarem no quarto do «homem avestruz», o siciliano Salvador Scandurra, depois da operação que permitiu extrair do seu estomago 27 canivetes, pregos, uma corrente e uma porção de outros objectos, as freiras da clínica onde é tratado encontraram-no estendido na cama sem lençóis nem cobertores. Atacado de súbito apetite devorador, o «homem-avestruz» comera-os à laia de pequeno almôço. O sogro recordou, a propósito, que durante a campanha eleitoral Salvador comeu o volante do automóvel do candidato a depuado que guiava. «Não pode passar sem ferragens» — afirmou. — (F. P.).

(Dos Jornais)

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
ROMÃO & COMPANHIA

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

CASA DA IMPRENSA

Na homenagem que lhe foi prestada, Artur Portela salientou e elogiou a acção dos Ministros das Obras Públicas e do Interior

Artur Portela, escritor de raça e jornalista dos mais cultos e completos do nosso tempo, foi homenageado pelos seus camaradas de Lisboa, na tarde de 7 do corrente, na nova sede da «Casa da Imprensa», a inaugurar dentro de poucas semanas. A «Casa da Imprensa» é o produto de um longo esforço colectivo dos profissionais do jornalismo, da compreensão inteligente de alguns estadistas, entre os quais os srs. Ministro das Obras Públicas e do Interior. Artur Portela, com alto sentido de camaradagem, de verdadeiro jornalista, tem acompanhado, com louvável interesse, os progressos da antiga Caixa de Providência dos Profissionais da Imprensa de Lisboa — hoje «Casa da Imprensa».

No almoço que lhe foi oferecido, estiveram presentes os directores do *Diário da Manhã* e de *A Voz*; os directores-adjuntos do *Diário de Notícias* e do *Diário de Lisboa*; os directores do *Século Ilustrado* e da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; os presidentes da «Casa da Imprensa» e do Sindicato dos Jornalistas e mais de uma centena de profissionais.

A família dos jornais estava, enfim, reunida na sua grande Casa.

A esta homenagem associaram-se, por carta e telegramas, várias individualidades e jornalistas, como os srs. João Pereira da Rosa, dr. Augusto de Castro, dr. Guilherme Pereira da Rosa, Mário do Amaral, em seu nome e no da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto; dr. Júlio Dantas e Américo Covões; Sociedade Nacional de Belas Artes e João Simões, autor do projecto do novo edifício da Casa da Imprensa, e muitas outras pessoas que, por motivos alheios à sua vontade, não puderam comparecer.

Artur Portela, mestre jornalista e mestre prosador, ouviu palavras não apenas de justa admiração, mas, também, o que é muito significativo, palavras de sincera amizade, de camaradagem e de gratidão. Proferiram-nas o Dr. Boavida Portugal, presidente da Direcção da Casa da Imprensa; Augusto Pinto, pelo Sindicato Nacional dos Jornalistas; Dr. Norberto Lopes, pelo *Diário de Lisboa* e pelo Dr. Joaquim Manso; e José Salsa, em nome da Comissão organizadora da homenagem, e que, depois de ter

exaltado a acção de Artur Portela, teve palavras de muito reconhecimento para com os srs. Ministros das Obras Públicas e do Interior pelo auxílio que prestaram à Casa da Imprensa.

Do admirável discurso de Artur Portela recortamos, a seguir, algumas passagens das mais expressivas, em que o jornalista falando por si, consubstanciou, ao mesmo tempo, em frases lapidares, o pensamento e o sentimento de todos os seus camaradas:

«Quando se é novo, e, naturalmente ambicioso, é possível que se apeteçam semelhantes homenagens — parece a vanglória! — mas quando a existência com as suas cruéis desilusões e as suas tempestades violentas nos ensina a ser humildes, e até resignados, — elas têm um travo diferente de melancolia, de saudade, se não mesmo de dolorosa e transida despedida.

Há, pois, que despojar esta reunião, tão fraterna e sentida, de todo o aspecto pessoal, e dar-lhe um significado mais alto, lato e expressivo — o da amizade comum, verdadeira, profunda, cujo fogo ardente envolve agora, num estreito abraço as nossas almas e os nossos corações.

Não destacamos ninguém, porque somos nós todos. Ponhamos acima das ocasionais divergências, as coincidências de uma longa obra associativa, que já vem de longe, e se reveste, de certo modo, de um carácter histórico pela sua permanência temporal e pelos frutos de solidariedade que tem produzido, através de todos os lances da boa e má fortuna.

De uma coisa, certamente, não nos podem acusar: de falta de comunhão moral e material, independentemente de atitudes ideológicas, critérios associativos ou particularismos formalísticos».

Em seguida, Artur Portela faz um pouco de história:

«Não podemos esquecer que esta é a mais velha colectividade jornalística do País, descendente directa da gloriosa e veneranda Associação dos Trabalhadores da Imprensa, cujo estandarte delido, consumido, esfarrapado, outro dia encontrei no fundo de um velho armário.

E enternecida relíquia, que tantas vezes se incorporou em cortejos cívicos por essas ruas de Lisboa, ofuscante de sol, a querer erguer-se mais alto, asa simbólica, cujas penas são as mesmas com que escrevemos e, que têm, como ela, na mão dos mestres, a mesma graça alada, o mesmo voo de fantasia, o mesmo surto liberto de beleza!

1954 — deixem-me dizer — não é para nós uma efeméride banal. É, pela data que marca, o nosso ano áureo. Fez, recentemente, agora, meio século (1904) que se fundou a colectividade de que somos os legítimos herdeiros.

Estas cinco décadas representam um nobilíssimo esforço

de tenacidade, de continuidade. Cada um de nós, em determinado período, incarnou o espírito da casa-mater, foi a sua carne, a sua alma, a sua vontade.

Quinquenta anos é uma vida humana, vida essa que, nascida, modestamente, sem bens de fortuna, tem crescido, sobrevivido, até num milagre de fé, e também de devoção e de sacrificio.

Como esta árvore, em vertical robusta, entroncou, enraizou! Cada vez é mais larga e acolhedora a sua sombra, e o seu lenho forte e rugoso, como um peito de herói, embora com algumas cicatrizes — que até lhe ficam bem — dá vontade de abraçar, filialmente, porque nos supera a todos, sobretudo, na força da sua mocidade, porque só as árvores — nanja os homens! — a Primavera imortal todos os anos renova, cobrindo-as de folhas virentes e de sazonados frutos.

O Destino nem sempre é a fatalidade antiga do teatro grego. Também tem clareiras de sol. Por vezes é alegria inesperada, surpresa fascinante, acaso deslumbrador.

Como melhor podíamos consagrar este meio século de existência da nossa tão querida Associação, senão dando-lhe uma casa que a albergasse definitivamente?»

Mais adiante, afirmou Artur Portela:

Obra comum, obra colectiva, obra de todos, desculpem os pleonasmos, de quem pretende vincar, de uma vez para sempre, que os corpos gerentes de 1953 e de 1954 — se limitaram a executar o mandato categórico, imperativo da consciência da classe.

O resto, salvo o devido respeito, é romance. O que custa não é chegar à Índia, mas dobrar o Cabo das Tormentas e, por vezes, não é o comandante que acerta com a rota mas os marinheiros.

Mas não podemos, não devemos esquecer que a nova Casa da Imprensa «teve», de facto, na mais patente e eloquente realidade — um magnífico fundador.

Foi o Engenheiro Frederico Ulrich, ilustre Ministro das Obras Públicas, verdadeiro homem de Estado, que tão generosamente soube compreender as nossas aspirações, e a quem o País deve, em tão larga parte, a sua obra de reconstrução.

Sem ele, a Casa da Imprensa não seria possível, e eu, que costume ser grato (e falo como modesto sócio da Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa), daqui lhe agradeço certo de que todos nós lhe tributamos a mais vibrante, a mais calorosa ovação.

Para o homem que, no Terreiro do Paço, no seu gabinete de Ministro, nunca quis saber quais as nossas ideias ou atitudes, deve ir, nesta hora exultante, veemente de júbilo, o mais expressivo reconhecimento.

E, cada um, meus senhores, continuará a pensar da mesma maneira, defendendo, como sempre, este ponto comum de ética nacional — é que todos somos portugueses.

Aproveito, também, a oportunidade de apresentar as minhas homenagens ao ilustre Ministro do Interior, sr. dr. Trigo de Negreiros, um dos nossos melhores patronos, e aos srs. Salvação Barreto e Luis Pastor de Macedo, presidente e vice-presidente da Câmara Municipal, construtores felizes da nova Lisboa, pelas largas facilidades que concederam.

E a concluir:

«Quero agradecer a todos, comovidamente, a sua adesão a esta festa de fraternidade jornalística e as palavras imerecidas com que me distinguiram.

Com mais justiça elas devem ir para o presidente Boavida Portugal, Acácio Serra, Sáfera da Costa, Manuel Nunes, Carlos d'Ornellas, Fausto Vilar, Pinto Monteiro — e também para Serafim Gomes Branco e José Salsa, os dois últimos promotores desta festa jornalística».

Felicitemos Artur Portela, nosso ilustre colaborador, por esta homenagem muito justa.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Março de 1904)

A construção da linha de Vendas Novas

Foi este o assumpto da conferencia que o distincto engenheiro sr. Vasconcellos Porto realizou no dia 5 na Associação dos Engenheiros.

A descripção dos importantes trabalhos d'aquella linha, realizados com uma prestesa que é exemplo para o nosso e mesmo para outros paizes, foi feita lucida e detalhadamente pelo conferente, em pouco mais de uma hora, sendo ouvida, como é natural e devido, com o maior interesse, e applaudido calorosamente o conferente ao terminar a sua exposição.

Não resumimos aqui esse notavel trabalho porque a descripção d'esta construcção já aqui foi feita pelo proprio engenheiro director da construcção que nos honramos de ter como assiduo collaborador do nosso jornal.

Carreiras de Santarem

Os srs. Georges Frechou e Carlos de Sousa Reis requereram a concessão, por 19 annos, para o transporte exclusivo de passageiros, bagagens e malas do correio entre Santarem, Almeirim, Alpiarça e Chamusca, tendo pessoal em todas as localidades para receber e entregar as malas que serão conduzidas de e para os comboios correios.

Este serviço será feito por automoveis alimentados a gazolina, do peso de 1.800 kilos, comportando a carga maxima de 1.400 kilos.

Estas carreiras poderão ser augmentadas desde que a affluencia de passageiros assim o reclame, obrigando-se porém, a fazel-as sempre á chegada e partida de todos os rapidos e correios, dois mixtos da manhã e outros dois da tarde.

Com referencia aos preços, os concessionarios obrigam-se a conservar os que regulam as actuais carreiras de deligencias que são:

Santarem á estação do caminho de ferro, 100 réis; Almeirim, 200 réis; Alpiarça, 300 réis; Chamusca, 600 réis.

Um presente original

O presidente da republica franceza acaba de receber a homenagem que annualmente lhe faz o «Argus de la Presse», o mais antigo escriptorio que collecciona os extractos dos jornaes: dois albuns de grandes dimensões, contendo os artigos, illustrações e caricaturas que appareceram, referentes á sua personalidade, durante o anno.

A viagem na Argelia, na Tunizia, e á Inglaterra, a visita de Eduardo VII a França, os factos mais importantes do anno presidencial, occupam uma larga parte de este trabalho.

Com a maior imparcialidade, o «Argus de la Presse» recolheu elogios e queixas de todos os paizes do mundo; é uma obra de documentação curiosa e sempre interessante.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 39 557

O «Diário do Governo», n.º 48, 1.ª Série, de 9 de Março de 1954, publica o seguinte:

Pela concessão de linhas férreas nos termos do Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1941, e em consequência dos contratos de transferência das concessões das Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, Nacional de Caminhos de Ferro e dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), ficou esta empresa responsável pelos resultados de gerência de todas as caixas de reforma ou de aposentações que abrangem o pessoal ao seu serviço, incluindo a Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Por tal motivo, tornou-se praticamente impossível dar exacto cumprimento às disposições contidas nos regulamentos das mesmas caixas na parte respeitante à constituição dos corpos directivos, sendo certo que, ainda que pudessem ser cumpridas, seria inútil ou, pelo menos inconveniente, nas actuais circunstâncias, a diversidade de órgãos administrativos que de tais disposições resultaria.

Encontram-se em curso estudos para a substituição das aludidas caixas pela criação de uma caixa única. Desde já, porém, se mostra necessário unificar a administração das mesmas caixas, assegurando a participação de representantes dos beneficiários das várias instituições, enquanto não forem ultimados aqueles estudos.

Com tal objectivo se estabeleceu no presente diploma, em relação a todas as caixas referidas, o mesmo regime administrativo, dando assento permanente, numa comissão de reformas idêntica à prevista no Regulamento da Caixa de Pensões de Reforma de 1 de Janeiro de 1927, ao representante dos insorritos na Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da C. P. e chamado a intervir na mesma comissão um representante de uma das demais caixas interessadas nos assuntos a decidir.

Reconhece-se ainda a necessidade de fazer aplicar às caixas referidas o princípio, geralmente admitido pela doutrina e consagrado na generalidade dos regimes de previdência social, de se estabelecer um limite máximo às pensões e subsídios a conceder pelas instituições.

Tem esse princípio sido realizado nas caixas sindicais e nas caixas de reforma ou de previdência através da fixação do limite máximo de incidência de contribuições. Os regulamentos de algumas caixas de reforma e aposentação do pessoal ferroviário prevêem certo limite das pensões a conceder, mas nos regulamentos de outras não existe qualquer princípio limitativo desta natureza, e considera-se indispensável que, independentemente do resultado dos estudos em curso para a criação da caixa única, todas as caixas actuais o admitam desde já. Para tal efeito se adopta

provisoriamente a fórmula de se fixar por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social, ouvida a direcção das caixas.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º A administração da Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, regida pelos Regulamentos de 1887, 1908, 1913 e 1927, da Caixa de Auxílio na Invalidez, criada pela ordem geral do conselho de administração da mesma Companhia n.º 112, de 15 de Julho de 1931, da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, regulada pelo Decreto n.º 16 242, de 17 de Dezembro de 1928, da Caixa de Aposentações dos Agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, regida pelo regulamento aprovado pelo conselho de administração desta empresa em 26 de Novembro de 1931, da Caixa de Aposentações e Socorros do Vale do Vouga, regida pelo regulamento aprovado em 1 de Janeiro de 1924 pelo conselho de administração da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, da Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, com regulamento aprovado por alvarás de 16 de Janeiro de 1935 e 20 de Janeiro de 1940, e da Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, com regulamento aprovado por alvarás de 15 de Outubro de 1938 e 30 de Abril de 1946, compete a uma direcção única, constituída por um presidente, de nomeação do Ministro das Corporações e Previdência Social, e por dois vogais, um designado pelo conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) e outro designado pela União dos Sindicatos Nacionais Ferroviários.

§ único. É aplicável às despesas de gerência de todas as caixas a que este artigo se refere o disposto na parte final do artigo 29.º do Regulamento da Caixa de Pensões de Reforma de 1927.

Art. 2.º A direcção a que se refere o artigo anterior será assistida de uma comissão de reformas composta de dez membros, sendo três, um dos quais presidirá, designados pelo conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e os sete restantes designados pela União dos Sindicatos Nacionais Ferroviários de entre os inscritos em cada uma das caixas indicadas no mesmo artigo.

§ 1.º A comissão funcionará apenas com cinco membros: o presidente, os outros dois designados pelo conselho de administração da C. P., o representante da Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da C. P. e o representante daquela a que interessarem os assuntos a apreciar em cada sessão.

Quando o caso a apreciar interesse somente à Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da C. P. o quinto membro será sorteado de entre os representantes das demais.

§ 2.º A União dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários quando designar os sete membros efectivos para a comissão de reformas designará outros tantos suplentes.

Art. 3.º À comissão de reformas compete:

- a) Examinar se os processos de reforma estão conformes com o regulamento aplicável;
- b) Emitir parecer sobre todas as questões de interpretação dos regulamentos;
- c) Propor à direcção as providências que julgue úteis para o cumprimento das disposições regulamentares;
- d) Emitir parecer sobre as reclamações referentes a pensões de reforma ou de sobrevivência.

Art. 4.º Quando os regulamentos das caixas referidas no artigo 1.º não prescrevem limite máximo de pensões,

Novo material para a C. P. *Imprensa*

Vão ser recebidos e postos ao serviço, nas nossas linhas férreas, 35 automotoras, 10 grandes reboques e 7 carruagens de aço para o tráfego internacional

Novos e notáveis melhoramentos vão ser introduzidos nos nossos caminhos de ferro, com a próxima chegada de mais 35 automotoras, que serão montadas nas oficinas da C. P.

Vinte e cinco destinam-se aos caminhos de ferro de via larga e 10 às linhas de via reduzida, que são da do Póvoa, Vale do Vouga, Vale do Tua, do Corgo e do Sabor.

Vêm também a caminho mais 10 poderosos reboques, e começaram a ser montadas 7 novas carruagens de aço, de tipo em serviço nos «rápidos» e que se destinam ao tráfego internacional.

Em grande ritmo, os serviços ferroviários do País registam notáveis melhoramentos e há que felicitar, por isso, o ilustre Director-Geral da C. P. sr. Eng. Espregueira Mendes, que sendo *the right man in the right place*, tem contribuído com a sua visão superior para o progresso dos nossos caminhos de ferro.

será este fixado por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social, ouvida a direcção das instituições.

§ único. Considera-se fixado o montante das pensões já atribuídas à data da publicação deste diploma sobre as quais não haja reclamação pendente, competindo ao Ministro das Corporações e Previdência Social decidir as que o estiverem.

Art. 5.º As dúvidas que se suscitarem na execução deste diploma ou que resultem da sua conjugação com os regulamentos referidos no artigo 1.º serão decididas por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social.

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

Paços do Governo da República, 9 de Março de 1954.—
Francisco Higinio Craveiro Lopes — Antonio de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Tomás — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima Ulisses Cruz de Aguiar Coriês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

DIRECÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Secção de Via e Obras

4.ª REPARTIÇÃO

O Diário do Governo, n.º 51, de 2 de Março de 1954, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de duas parcelas de terreno, a primeira com a área de 252,96^m², situada no lado esquerdo da linha de Évora, aos quilómetros 190,020.75/190,044.55, e a segunda com a área de 223,09^m², do lado direito, aos quilómetros 191,171.75/191,193.25, destinadas à construção de duas casas de habitação para pessoal do caminho de ferro.

«VIDA RIBATEJANA»

Entrou no 38.º ano da sua publicação o semanário *Vida Ribatejana*, que se publica em Vila Franca de Xira, sob a distinta direcção do nosso querido amigo Fausto Nunes Dias.

Para festejar o aniversário, reuniram-se, num almoço, sob a presidência do sr. José de Sousa Nazaret, presidente da Câmara Municipal daquela importante vila, perto de 150 pessoas, vendo-se entre a assistência, muitas senhoras, jornalistas e representantes de várias colectividades.

Vida Ribatejana, que, pela pena do seu director e de alguns dos seus mais dedicados colaboradores, tem agitado os grandes problemas do Ribatejo, e ainda muito recentemente se ocupou, em importante entrevista com o ilustre Eng. sr. Salvador de Sá Nogueira, da construção do porto de Vila Franca de Xira, que constituirá um dos maiores factores da economia do populoso concelho.

A Fausto Nunes Dias enviamos um grande abraço de felicitações pelo aniversário do seu prestigioso semanário.

Linhas Estrangeiras

FRANÇA

Nas experiências a que procederam os técnicos da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, a locomotiva eléctrica «C. E. 7121», à qual estavam atreladas três carruagens de passageiros, estritamente da série, atingiu a velocidade de 243 quilómetros por hora. Esta máquina está em serviço desde 1949. Foi concebida tanto para a tracção dos mais pesados comboios de mercadorias, como dos mais rápidos.

O novo recorde foi alcançado, como os anteriores, no percurso Dijon-Beaune, da linha Paris-Lyon. Nas carruagens de passageiros seguiam muitos técnicos dos caminhos de ferro, os quais se declararam muito satisfeitos com as experiências, que não têm em vista qualquer recorde, do qual nem sequer as normas foram estabelecidas. O objectivo é submeter à prova, até ao extremo limite, o material que a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, no seu esforço de modernização, pôs em serviço nos últimos anos. Este esforço incide não sòmente sobre os engenhos de tracção e as carruagens, mas, também, sobre a própria via férrea, na qual está em vias de aumentar o emprego judicioso de travessas em cimento pre-esforçado e calços em borracha especial, o que assegura à linha mais solidez e maior facilidade de manobra.

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
 CIMENTO TEJO
 MÁRMORES—CANTARIAS
 GRÊS—LOIÇA SANITÁRIA
 Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 60879-63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F
 LISBOA

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



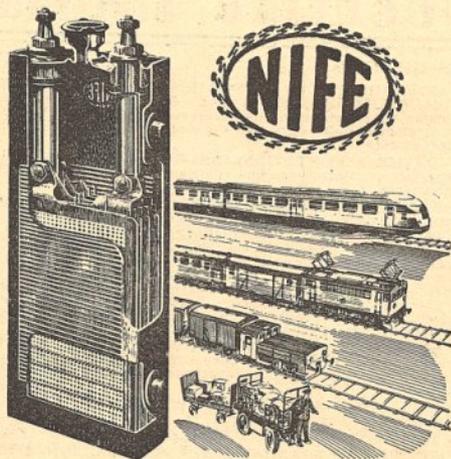
Uma aplicação de Materiais CORFEO

INDUSTRIAL CORFEO, L.^{DA}

ESCRITÓRIO: Trav. do Cotovelo, 37, 4.º Esq. — LISBOA
 TELEFONE 2 1186

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

FÁBRICA: Rua Maria Luísa Braamcamp — SACA VÉM
 TELEFONE 84



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmiu

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

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
 LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

REPRESENTANTES GERAIS

J. COELHO PACHECO, LDA.
 Rua Braamcamp, 90-94. Telefone 42188 — LISBOA

Companhia Industrial Portuguesa

Sede em Lisboa:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º — LISBOA

Telefs. 24756 — 26105 Teleg. SANIRIA

Fábricas de

- VIDROS E CRISTAIS
 na Marinha Grande
- ADUBOS 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 Colo-
 nial de Navegação, Empresa Insulana de
 Navegação, COMPANHIA DOS CAMI-
 NHOS DE FERRO PORTUGUESES,
 Aviz Hotel, Estoril Palácio Hotel,
 Casino Estoril, etc.

Toda a correspondência deve ser
 dirigida para a sede, em 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



Aniz «Dómúz»

**O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO**

TRÊS TIPOS:

**DOCE-SÊCO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

FRANCISCO VELEZ CONCHINHAS
Praça da Figueira, 10-B-Telefone 27464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, LDA.
ELVAS

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATÉRIEL D'USINES A GAZ - Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade - Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição - Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor - Tubos de aço para caldeiras - Tubos de aço para sondagens - Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas - Tubos para a indústria de petróleo API - Tubos de aço para canalizações subterráneas - Tubos hidráulicos - Tubos para elementos de sobreaquecedores - Garratas de aço para gases liquefeitos - Postes tubulares.

SOVEDA - SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens - Eixos de rodas - Pernis para caixilharia metálica - Peças forjadas - Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França). Metais não ferrosos - Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VAL OURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICQUET, Hautmont (Nord) - França. Parafusos, tirafundos, cravadas, anilha, etc.

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

SIDELOR - UNION SIDERURGIQUE LORRAINE - Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores - Telef. PABX 21381 - 21382
LISBOA

136, Rua do Almada - Telef. 27167 - PORTO

MÁQUINAS E APARELHOS

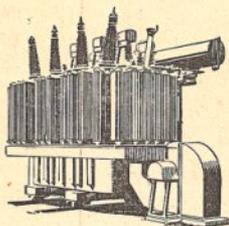
BADEN



SUIÇA

Fornecimento de locomotivas eléctricas, turbinas a gaz, troleibuses, centrais eléctricas completas.

Turbinas a vapor industriais para todas as potências utilizáveis, turbinas de contra-pressão.



Transformador

Electrificação de fábricas, motores eléctricos, transformadores, mutadores a vapor de mercúrio, emisoras de radiodifusão, válvulas para rádio, etc., etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. DE SÁ DA BANDEIRA, 481, 2.º-D. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 23411



**TANTO PARA AUTOMÓVEIS
COMO PARA CAMIÕES**

OS PNEUS QUE SE RECOMENDAM
PELA QUALIDADE E PELO PREÇO
SÃO

MABOR

5-92

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESAHOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

Telefones 3 0744-3 0748

Telegramas HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
— BETÃO PREENFORÇADO —Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.
Telef. 49313 — LISBOADelegação no PORTO:
Praça Filipa de Lencastre, 22**Garland, Laidley & C.^o, Limited**

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE COMPANHIAS
DE NAVEGAÇÃO AÉREA E MARÍTIMA

TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

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

LISBOA—Trav. do Corpo Santo, 10, 2.^o

PORTO—Rua Infante D. Henrique, 131

Motores a gasolina e petróleo
BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel

BERNARD — VENDEVRE

de 6 a 90 C. V. — 1.000/1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)

de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas
as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Peças sobressalentes para todas as máquinas
vendidasMotores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis
para luz e força motriz — Cabines transformadoras de
alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa
tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas**Mecano Eléctrica, Lda.**

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

A Vida Portuguesa

há sessenta anos

Reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

Uma exposição promovida pela Duquesa de Palmela. Júlio César Machado. Um árbitro da elegância. O conde de Magalhães e a crise do País. As festas, no Porto, em honra do Infante D. Henrique. Uma batalha de flores na Avenida da Liberdade, a favor da Assistência. Fernando Caldeira e o Teatro português. Uma opereta interpretada por duas companhias portuguesas em dois teatros de Lisboa. Inauguração do salão de concertos do Conservatório. Mais uma batalha de flores. Inauguração, a 22 de Maio, do Teatro D. Amélia. As exposições de Columbano e Silva Porto são inauguradas por D. Carlos e D. Amélia. A peça «Os velhos», de D. João da Câmara alcança, no Porto, um grande êxito. Opera italiana no Coliseu dos Recreios. A revista «Sal e Pimenta», de Sousa Bastos, no Teatro da Trindade. O príncipe de Mônaco visita Lisboa. Morte de Oliveira Martins. Uma linda alentejana estrela de uma companhia de zarzuela. Reabre o Parlamento. Inauguração de uma nova Cozinha Económica. Taborda no Teatro Nacional de D. Maria II. Um decreto manda encerrar as câmaras legislativas.

RECUAMOS sessenta anos. Estamos, portanto, em 1894. Se recordar é viver, a ressurreição dos velhos tempos tem sempre interesse especial para os sobreviventes de uma época e um sabor, também especial, para a gente nova. Recuar no tempo é viver uma outra vida. Dá-nos a impressão de que, finalmente, conhecemos um dos mistérios da eternidade.

Começemos pelo mês de Janeiro. No salão da Livraria Gomes, ao Chiado, inaugurou-se, no dia 3, uma exposição de escultura, promovida pela Duquesa de Palmela, que foi notável artista e de que há, no Museu de Arte Contemporânea, uma obra escultórica admirável.

O produto dessa Exposição, que constituiu um grande acontecimento de Lisboa, destinou-se à criação de uma sopa económica para os pobres da Cortegana, iniciativa de uma senhora estrangeira que residia há muitos anos em Portugal, a baronesa de Leibstern.

Nesse certame artístico expuseram, além da Duquesa de Palmela, cuja escultura *Fiat Lux* mereceu o aplauso da crítica, Teixeira Lopes, Alberto

Nunes, Simões de Almeida Júnior, Vitor Bastos, que apresentou o busto do actor João Anastácio Rosa, Moreira Rato Júnior, Albertina Folker. O Rei D. Carlos expôs duas aquarelas, e a Rainha D. Amélia uma *Cabeça de velho*, a carvão.

A Duquesa de Palmela, temperamento de artista, era um coração generoso. A ela se deve a instituição das Cozinhas económicas. A primeira foi inaugurada em Alcântara, quase nas vésperas do Natal de 1893.

No dia 12 de Janeiro realizou-se, no cemitério Oriental, a cerimónia da trasladação dos restos mortais do grande folhetinista Júlio César Machado e de seu filho para o jazigo monumental que ali se erigiu por subscrição de amigos e admiradores. Completavam-se nesse dia quatro anos que o escritor, louco de dor pela morte do filho, que se suicidara, deu também cabo da vida.

Pinheiro Chagas, que foi um dos maiores oradores do seu tempo, pronunciou um comovente discurso no acto da inauguração do jazigo.

Com idade avançada de 85 anos faleceu o Visconde António da Cunha Sotto Maior, no dia 19 deste mês. Foi jornalista e deputado. Tinha o génio

da polémica. Uma vez, no Parlamento, António da Cunha Sotto Maior atacou um ministro a propósito de questões financeiras. O ministro, que perdera a serenidade, disse que o sr. deputado que tão mal administrara os seus bens, não tinha autoridade para se pronunciar sobre assuntos económicos do País.

Resposta imediata e contundente de Sotto Maior:

— Como eu gastei a minha fortuna sabe-o Lisboa, sabe-o o País inteiro; como o sr. ministro adquiriu a sua, é que ninguém sabe... ou antes, sabe-o toda a gente!

Durante 30 anos, na qualidade de ministro plenipotenciário de Portugal, andou o Visconde de Sotto Maior por Stocolmo e Copenhague. Tornou-se a figura mais querida e popular da Suécia. Era um dos príncipes da elegância. Os estabelecimentos de modas chegaram a anunciar gravatas à Sotto Maior. E o ministro português não desdenhou nunca essa consagração.

No Teatro Nacional de D. Maria II, ao lado dos Rosas e Brasões, actua a grande Lucinda Simões, glória da cena portuguesa.

O País está em crise. A Associação Comercial de Lisboa, com o apoio de todas as Associações Comerciais do País, a começar pela do Porto, e com a adesão da Associação Industrial Portuguesa, quis promover um movimento de protesto contra a nova lei de contribuição industrial. O Governo, é claro, tudo fez para impedir a realização de um comício. Os estabelecimentos, à excepção das farmácias, encerraram as suas portas e não poucos foram os jornais políticos, de todas as cores, que intitularam, a toda a largura da página, os seus editoriais com esta frase fulminante: *Abaixo o Governo!* O partido progressista — diga-se entre parêntesis — rejubilou com este grito da Imprensa. As associações comerciais foram dissolvidas. É dissolvido o Parlamento. Cai o Governo e forma-se novo gabinete.

Por outro lado, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses vive um dos seus piores momentos, pois não sabe como há-de negociar com os credores estrangeiros, que não são poucos.

João Verdades, pseudónimo do ilustre jornalista Tito Martins, que, por seus reconhecidos méritos, ascendeu ao cargo de subdirector de «O Século», escreveu em «O Ocidente», de 21 de Janeiro, o seguinte:

«Fora deste assunto (o jornalista acabava de comentar a recomposição ministerial) temos a famosa epístola do sr. Conde de Magalhães, publicada no *Economiste Français*, em que este titular, parecendo-lhe pouco o que o sr. Paulo Lroy-Beaulieu tem dito de Portugal, que, na opinião deste articulista francês, é um país de bandidos, de piratas, de ladrões, etc., faz coro com ele e pede a intervenção do governo da França, para mandar os seus couraçados, obrigarem o governo português a pagar aos

obrigacionistas dos caminhos de ferro o que o estado da companhia não permite satisfazer-lhe por completo».

E *João Verdades*, que as sabia dizer sem papas na língua, acrescentava:

«Este zelo do titular, que já foi ministro, que é também *par do reino*, para admiração das gentes, começa por si próprio, porque é obrigacionista e porque o convénio do Governo português o prejudica em algumas centenas de francos.

Isto ouve-se e custa a acreditar.

Que um titular português, *par do reino*, ex-ministro, capitalista, que tudo deve a este país de gente boa, que tem feito tantos *titulares* e *pares do reino*, peça ao estrangeiro que venha bombardear-nos, é inaudito, para não dizermos outras coisas feias».

E *João Verdades*, justamente indignado, continuava no mesmo tom veemente:

«Deste português não se poderá dizer:

«Ditosa Pátria que tal filho teve»,

mas, como diz Camões:

«Dizei-lhe, que também dos Portugueses
Alguns traidores houve algumas vezes».

Deve estar muito atrapalhado este *fidalgo* para assim denunciar sua fraqueza, mas já que não pode ser superior a algumas centenas de francos, e que esta pátria tão pouco lhe merece, achavamos muito mais correcto que deixasse este País com todas as honras que lhe deve e que depois, a bordo de um couraçado da tríplice aliança, viesse dirigir o assalto às algibeiras dos contribuintes, visto que no tesouro não seria fácil encontrar oiro com que saciar a sua sêde.

«Levantai-vos, por Deus! ó pedras da calçada!»

Assim fechou *João Verdades* o seu comentário. E com este comentário fechamos também o nosso balanço do mês de Janeiro de 1894.

Fevereiro. Podia ter sido sensaborona a época carnavalesca, mas o tempo, em compensação, foi lindo. Dir-se-ia que a Primavera havia resolvido voltar mais cedo.

No entanto, sente-se, no que se refere a política, um mal estar. O Governo português continua em negociações com os credores estrangeiros da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e essas negociações são demoradas. A Imprensa estrangeira publica notícias desagradáveis acerca das relações entre Portugal e França e, infelizmente, essas notícias inspiram-se em dois artigos publicados em dois jornais de Lisboa: o *Correio da Tarde* e *A Batalha*, em volta de um apócrifo *ultimatum* da França.

O sr. Madeira Pinto vai a Paris com o fim de explicar esse convénio.

No entretanto, no Porto, iniciam-se as festas em honra do Infante D. Henrique e El-Rei dirige-se à grande cidade nortenha, acompanhado pelo governo.

Num momento de crise, há quem censure as despesas feitas com essas festas do quinto centenário do nascimento do maior portuense. Mas o Porto, e com o Pôrto a Nação, podiam deixar de prestar homenagem à memória de um ínclito português, que prolongou a Pátria para além da praia lusitana?

Vejamos, agora, o que foi o mês de Março de há sessenta anos.

De França não nos vêm ainda bons ventos. Os obrigacionistas franceses da Real Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses apelaram para o seu governo e este, perfilhando as reclamações dos referidos credores, apresentou-as ao Governo português.

A atitude do governo francês chega a ser atrabiliária e irritante e os adversários do Governo português aproveitam esta triste oportunidade para fazerem o seu jogo político.

O Parlamento continua dissolvido. O Governo, ao regressar das festas do quinto centenário Henriquino, decreta o dia das eleições para 15 de Abril, mas não anuncia, contudo, a reabertura das Côrtes.

Um grupo de senhoras presidido pela Duquesa de Palmela e patrocinado pela Rainha D. Amélia, levou a efeito, no dia 27, na Avenida, uma batalha de flores. Chuviscou um pouco nesse dia, mas a batalha não deixou por isso de ser animada. Participaram mais de 60 carruagens. D. Maria Pia, que trajava de veludo preto e rendas brancas, ocupava uma caleche a *Daumont*, tirada a seis parelhas, e fazia-se acompanhar pela sua dama, D. Eugénia Niza e pelo seu oficial de serviço, o Visconde de Asseca. A Rainha D. Amélia, num carro também lindíssimo, seguia com seus filhos o Príncipe Real D. Luís Filipe e o Infante D. Manuel. D. Carlos guiava ele mesmo um simples *breck*, tirado por uma só parelha. O Infante D. Afonso, que se fazia acompanhar pelos srs. Duval Teles, major Malaquias, António Costa e António Asseca, tomou também parte na batalha, ocupando um carro original.

O carro do Conde de Vale Flor, que marcou pela originalidade, foi ornamentado por Rafael Bordalo Pinheiro.

O produto desta batalha reverteu a favor da assistência.

Assim chegamos a Abril. Na madrugada do dia 2 faleceu em Lisboa, numa quinta na estrada de Benfca, o grande poeta e dramaturgo Fernando Caldeira, a quem o Teatro português ficou a dever noites de glória e peças de raro encanto. Fernando Caldeira tinha não só um grande número de admiradores mas, também, de amigos íntimos que o adoravam, nele vendo personificada a bondade.

As suas peças, entre elas *A Madrugada*, foram

interpretadas pelos maiores actores portugueses da sua época.

Vem a Lisboa e exhibe-se primeiro no Teatro da Trindade, e, em seguida, no Teatro de S. Carlos, uma companhia francesa de opereta, de que é primeira figura a actriz Montbason. O êxito é relativo, pois a companhia é fraca de elementos. Demais a mais o reportório era conhecido em Lisboa, e fora interpretado por bons conjuntos portugueses.

Uma peça que entusiasma Lisboa é a comédia-opereta, em quatro actos, «Os 28 dias de Clarinha», de Antony Marx e Hypolite Raimond, com música de Victor Ruger. O êxito não podia ter sido maior, pois foi levada à cena, simultaneamente, em dois teatros, que todas as noites se enchiam. Era difícil o confronto, pois os artistas de ambos os teatros são excelentes. No Trindade, o papel de *Clarinha* é desempenhado pela actriz Pepa, e os artistas que a acompanham são Augusta Cordeiro, Amélia Barros, Joaquim Silva, Alfredo de Carvalho, Queirós e Gomes. No Príncipe Real (hoje Apolo) o papel de *Clarinha* é interpretado pela Angela Pinto e os restantes astistas que entram na opereta são: Teresa Matos, Maria da Luz, Carmen, José Ricardo, Taveira, Santos Melo, etc.

Nesse tempo também se falava em crise de teatro. No entanto, com uma peça alegre, espirituosa, bem desempenhada por um valioso conjunto artístico, a crise desapareceu. Foi o caso de «Os 28 dias de Clarinha», que estiveram dois meses em cena, em dois teatros.

As anunciadas eleições para o dia 15, sempre se realizaram. Ganhou, escusado será acrescentar, o Governo. E também será escusado dizer que os jornais da opposição barafustaram contra as *manobras* praticadas no acto eleitoral.

Foi ainda no mês de Abril, no dia 28, que se inaugurou o salão de concertos do Conservatório Real de Lisboa, hoje chamado Conservatório Nacional. Foi pena, acentuaram alguns críticos, que funcionando no Conservatório também a secção de arte dramática, se tivesse construído um salão apenas para concertos, quando o mais indicado seria dotar aquele estabelecimento de ensino de um teatro.

Voltemos mais uma folha do calendário de 1894. Estamos no mês de Maio.

Os cartazes anunciam mais uma Batalha de Flores, na quinta-feira de Ascensão, promovida por um grupo de meninas da primeira sociedade de Lisboa. O produto da batalha, que se realizará, não na Avenida da Liberdade mas no Campo Grande, destina-se a um hospital para crianças pobres.

Suas Majestades, as Rainhas D. Maria Pia, D. Amélia, D. Carlos e o Príncipe Real estiveram presentes à festa, que foi concorridíssima. A Família Real, à sua chegada, foi cumprimentada pela comissão de meninas e rapazes que promoveu a batalha, tendo sido entregues a D. Amélia, D. Maria Pia

e Príncipe Real as suas sinas, em verso, da autoria do poeta Henrique Lopes de Mendonça. A quadra entregue a D. Amélia foi a seguinte :

*Coroa de luz etérea,
Em que a ventura se engaste,
Há-de fundir-se a miséria
Com os prantos que enxugaste.*

A quadra entregue a D. Maria Pia era concebida nestes termos :

*Quer o Eterno que se faça
O milagre que preferes :
Desapareça a desgraça
A cada passo que deres.*

A sina do Príncipe Real era assim expressa :

*Teu destino porvindouro
Há muito Deus o escreveu,
Nos teus cabelos, cor de ouro,
Nos teus olhos, cor do céu!*

No dia 22 deste mês (continuamos em Maio) dá-se um grande e notável acontecimento : a inauguração do Teatro D. Amélia, que ao tempo, na opinião geral da Imprensa de Lisboa, ficou considerado uma das mais belas casas de espectáculos da Península. O novo teatro era propriedade de uma empresa, de que faziam parte o visconde de S. Luís de Braga; Ramos Sobrinho, genro do grande escritor Ramalho Ortigão; o actor Celestino da Silva, e mais dois capitalistas. O tecto foi pintado pelo decorador Rossi, que para tal fim viera propositadamente de Itália, e na galeria do rés-do-chão, onde funcionava o botéquim, via-se um fresco de Manini, outro pintor italiano, autor de esplêndidos cenários do Teatro de S. Carlos.

A estreia do Teatro D. Amélia fez-se com a apresentação de uma companhia italiana de opereta. A enchente foi enorme. Tratava-se de uma récita de gala, não só porque se inaugurava um teatro, não só porque se estreava uma companhia, mas também porque, nessa mesma noite, D. Carlos e D. Amélia celebravam mais um aniversário do seu casamento. A companhia agradou e a peça de estreia foi a opereta «A Filha do Tambor-mor», de Offenbach.

Voltemos, mais uma vez, a folha do calendário. No domingo, 3 de Junho, inaugurou-se, solenemente, com a presença de Suas Majestades El-Rei D. Carlos e Rainha D. Amélia, no salão da Livraria Gomes, ao Chiado, uma exposição de pintura do glorioso Columbano Bordalo Pinheiro. Foi a sua grande exposição, pelo número e pelo conjunto admirável. Retratista insigne, Columbano comprazia-se em pintar os seus mais ilustres contemporâneos. Nessa exposição, Lisboa pôde admirar os retratos de Antero de Quental, D. João da Câmara, Henrique Lopes de Men-

donça, Guerra Junqueiro, Oliveira Martins, António Feijó, Fialho de Almeida, Eugénio de Castro, Silva Pinto, Coelho de Carvalho, Jaime Batalha Reis, e os actores Taborda e João Rosa.

No dia 6, D. Carlos, D. Amélia e o Infante D. Afonso inauguraram uma outra exposição, em que figuravam trabalhos do grande pintor português Silva Porto. Era a primeira exposição que se fazia após o falecimento do grande mestre da paisagem, desaparecido prematuramente. Nessa exposição reuniu-se um conjunto de 205 quadros do pintor que ensinou os portugueses ao lharem com mais ternura e maior interesse para os encantos da sua terra.

A Companhia do Teatro Nacional de D. Maria II vai ao Porto. O Porto sempre foi um meio propício à arte. De todas as peças do seu reportório, a que obteve maior, mais retumbante êxito, foi a de D. João da Câmara — *Os velhos* — obra prima da literatura portuguesa.

A Companhia do Ginásio, com o Vale, o Cardoso, a Virgínia Farrusca e outros, anda deliciando os povos do lindo País do Sul, que é o Algarve.

O Coliseu dos Recreios, que estava fechado há semanas, reabre as suas portas para apresentação da ópera italiana.

No dia 17 desapareceu para sempre o escultor Victor Bastos, autor do monumento de Camões, na praça do mesmo nome, e que daqui, da janela da nossa redacção, vemos todos os dias. Morreu Victor Bastos relativamente novo, pois ia fazer sessenta anos.

Literariamente, o mês de Junho, que é o mês dos Santos mais populares de Portugal, não é nada pobre. Teixeira de Queirós, um grande romancista que bem merece ser mais lembrado e lido, publica uma das suas melhores obras *D. Agostinho*; Alfredo de Mesquita, nado e criado na Ilha Terceira, e que faleceu há anos em Paris, apresenta no mercado um livro de crónicas intitulado *Vid'Airada*; o visconde de *Sanches de Frias*, publica o romance *O senhor de Foyos*; Lopes de Mendonça, um dos grandes nomes da sua época, publica um romance histórico : *Os órfãos de Calecut*.

Passemos ao mês de Julho. No *D. Amélia*, estreia-se uma companhia espanhola de zarzuela e opereta, de um teatro de Madrid. A apresentação é feita com a opereta francesa *Miss Helyett*. Não agradou muito a peça de estreia, mas, em compensação, agradaram as zarzuelas que a seguir se levaram à cena.

No Teatro da Trindade sobe à cena a revista do ano *Sal e pimenta*, de Sousa Bastos, que foi um grande mestre do género. Tinha fantasia e graça às mãos cheias, para dar e vender, esse verdadeiro homem de teatro, que foi também um dos maiores empresários de Lisboa. O escritor inventou, para o primeiro quadro, um reino chamado da Honestidade, em que os seus habitantes, de tão honestos que são,

se aborrecem profundamente. Um deles, o mais usado, mete-se num balão e desce ao Reino do Papelório.

Os compadres da revista são três: Alfredo de Carvalho, Joaquim Silva e Amélia Barros. Palmira Bastos, então, a bem dizer, uma criança, é a estrela da companhia. Tem talento, tem graça, tem distinção. Carlos Cohen é o criador do guarda-roupa. A música é coordenada pelo maestro Freitas Gazul. Os cenários são de Manini, de Eduardo Reis e de Augusto Pina, irmão do jornalista Mariano Pina.

A política, neste mês quente de verão, é relativamente calma. O Governo vende as obrigações dos tabacos que tinha em carteira, para poder pagar em Outubro e Janeiro os juros da dívida pública. Os jornais governamentais elogiam a operação, classificando-a de vantajosa.

Voltada mais uma folha do calendário, entramos em Agosto. No dia 1, Lisboa recebe a visita dos príncipes de Mónaco, que chegaram ao Tejo a bordo do seu iate de recreio *Princesse Alice*. O príncipe de Mónaco é um velho amigo de Portugal e do Rei D. Carlos. Era ainda príncipe herdeiro quando, em 1875, visitou a nossa capital pela primeira vez. Naturalista insigne, as suas relações de amizade com D. Carlos são também de camaradagem, pois o rei português é como ele um sábio naturalista.

A visita a Portugal do príncipe Alberto de Mónaco durou dez dias.

No Teatro D. Amélia inauguram-se os espectáculos portugueses com a opereta *O testamento da velha*, desempenhada por uma grande companhia, de cujos principais elementos as pessoas de mais de 50 anos devem ainda lembrar-se: José Ricardo, Joaquim Costa, Bárbara Volkart, Augusta Cordeiro e Jesuína Saraiva, com quem, muitos anos depois, o actor Chaby Pinheiro se consorciou.

No dia 24 deste mês morreu em Lisboa, bastante novo ainda, o escritor Joaquim Pedro de Oliveira Martins. Era natural desta capital. O que foi, deve-o ao seu próprio esforço. Orfão de pai aos 12 anos, bem cedo conheceu as lutas que é preciso travar para a conquista do pão de cada dia. Estudou muito e escreveu muito. Foi uma das mais poderosas inteligências da sua época. As suas obras têm a marca duma sólida cultura e dum talento invulgar. A «História da República Romana», «Portugal Contemporâneo», «História de Portugal», «História da Civilização Ibérica», «Os filhos de D. João I», são obras que ficam a enobrecer não apenas a memória de um homem mas também um período da vida portuguesa. Tinha nascido no dia 30 de Abril de 1845. Faleceu, portanto, com pouco mais de 49 anos.

Chegamos a Setembro. As famílias mais distintas, mais abastadas da capital estão nas praias, nas terras, ou nas terras pitorescas da província.

Para o Teatro D. Amélia vem uma companhia de zarzuelas, que traz no seu reportório o *Duo da*

Africana, a Gran Via, e outras «zarzuelas chicas», que espelham o carácter alegre dos espanhóis. A estrela da companhia chama-se Maria Gonzalez — mas não é espanhola. É alentejana, natural de Elvas, de onde safu, com 11 anos de idade para Madrid, onde é considerada uma das primeiras actrizes de zarzuela. O público recebe-a com muita simpatia. Canta e encanta. É bonita, elegante e alegre.

E mais nada há de notável neste mês de férias e de moscas.

Passemos, pois, ao mês de Outubro. No dia 1 reabre o Parlamento. As sessões decorrem com certa agitação. Mas ninguém estranha. O barulho, para os lados de S. Bento, era uma tradição, tradição essa que, nos primeiros anos da República, se não quebrou.

Voltemos, mais uma vez, a folha do calendário.

Na noite de 10 de Novembro subiu à cena, no Teatro D. Maria II, uma nova peça de D. João da Câmara — *O Pântano*. A crítica divide-se, segundo o testemunho insuspeito de Gervásio Lobato, amigo e admirador do grande dramaturgo. «Entretanto, no meio dessa confusão de opiniões — escreveu o autor do «Lisboa em camisa» — há um ponto em que todos, tanto os que mais elogiam a peça como aqueles que mais a censuram, estão de acordo; é no talento enorme, colossal, que ressalta brilhante de toda ela. Uns dizem que esse talento se extraviou em caminhos errados, outros que ele se glorificou trilhando um caminho novo, que leva à nova arte, que traz ao teatro português novos ideais. E daí agitarem-se questões de escolas, discussões de processos, debates de fórmulas, como se em arte não houvesse acima de todas essas questiúnculas efémeras de escolas, essa grande coisa dominadora que é muito superior a todas as fórmulas e a todos os processos, que triunfa sempre e que se impõe a tudo e a todos, essa coisa que raros possuem e que D. João da Câmara tem às carradas: o Talento!».

No Regueirão dos Anjos, em edifício próprio, inaugura-se, no dia 21, uma nova cozinha económica, a segunda que se cria em Lisboa por iniciativa da benemérita sociedade a que preside a duquesa de Palmela. Nesse dia venderam-se 600 jantares completos, além de 98 rações de pão, 99 de sopa, 95 de carne com batatas e 15 de vinho. O jantar constou de sopa, carne guisada com batatas, pão, vinho e sobremesa — tudo pela módica quantia de 80 reis. Os jantares foram servidos aos pobres pelas sr.^{as} Duquesa de Palmela, Marquesa de Fayal, Marquesa de Rio Maior, da Fronteira, de Monfalim, Condessa de Sabugosa, Baronesa de Lebseltern, D. Josefa Sandoval, D. Tereza Bocage, D. Maria Luísa de Melo, D. Carolina Tavares, D. Júlia de Brito e Cunha.

Reaparece, no Teatro D. Maria II, o glorioso actor Francisco Alves da Silva Taborda, com a peça *Tartufo*, de Molière. Foi uma noite de apoteose para o artista. No fim do espectáculo, o público esperou Taborda à porta do teatro e acompanhou-o, em massa,

até junto do elevador da Glória, ovacionando-o delirantemente. O público de Lisboa sempre teve o culto dos grandes artistas. E Taborda bem mereceu aquela apoteose.

O Rei D. Fernando admirou-o bastante e ofereceu-lhe 50 libras para ele ir a Paris ver e estudar os grandes modelos. Júlio César Machado, seu amigo pessoal, ensinou-lhe francês. Mas os últimos anos de Taborda não foram absolutamente felizes, por o insigne artista ter ensurdecido.

Em 29 de Novembro o *Diário do Governo* publica um decreto que manda encerrar a sessão das câmaras legislativas, as quais oportunamente serão convocadas. No palácio de S. Bento entra-se, pois, num período de silêncio. O país já estava farto de tanta barulheira. Era bom que se descançasse.

O mês de Dezembro tem pouco que assinalar. Estão abertos os teatros: o S. Carlos, com uma companhia de ópera; o D. Amélia, com a companhia de opereta italiana Tomba, com relativo agrado; o Ginásio, com peças alegres; o D. Maria II, com a reposição de antigas peças; o da rua dos Condes, com a peça histórica *Inês de Castro*, de Maximiliano de Azevedo; o Trindade, com a revista *Sal e Pimenta*, de Sousa Bastos.

A 17 morre em Lisboa o director da Academia de Belas Artes, António Tomás da Fonseca, autor do monumento da Praça dos Restauradores.

E nada mais há a registar neste derradeiro mês do longínquo ano de 1894. São os fins do século XIX. A crise portuguesa já se fez sentir. Mas a palavra crise não a tomamos no sentido de decadência.

O Anistoricismo

OU UM ABSURDO NA FILA DO TEMPO

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

EM breve ensaio, já pusemos a questão de averiguar os argumentos, psicológico e histórico, em que se firma aquele erro exclusivo do nosso tempo, ou seja, a *planificação dos valores humanos* com a entronização dos interesses gerais das camadas, a despeito dos padrões espirituais por que se regem as elites.

Na realidade os núcleos espirituais que dominavam no viver tradicional dos nossos avós viraram bem depressa num denso proletariado intelectual. A fidalguia dos costumes e o quilate da educação cederam à irreverência dos credos modernos e à ditadura soberba da instrução. Longe de ser aquela harmonia de alma, espírito e corpo, o homem já não é pessoa: tão somente um profissional, cuja preparação técnica buscou na escola e na oficina e cujos direitos de classe põe acima da sua existência como entidade histórica. Oriundos de todas as classes, de todas as famílias e de todos os meios, os novos profissionais são pois os escravos de sua arte ou de seu ofício. Esqueceram o melhor ideal de vida, em que o homem, por educação, arranja dia a dia a sua personalidade, exercendo ao mesmo tempo uma actividade que o dignifique e o aproveite no sistema

social. Mas houve inversão neste capítulo básico da existência, como em tantos outros campos da ciência e da filosofia.

Neste rumo, as famílias são meros agrupamentos de indivíduos que, sob o mesmo tecto, se alimentam em regime de mutualidade. Com o trágico aproveitamento da mão de obra feminina para todos os misteres (aproveitamento mistificado por ser pago deficitariamente), retirando a mulher do lar, dissociou-se para sempre a vivência de família, como célula social, que comunga na mesma religião e cuida a educação moral e espiritual dos filhos. A relativa independência dos jovens e das raparigas, adolescentes em empregos de exígua remuneração, traz consigo a degeneração da célula familiar. Os pais, a maior parte das vezes, com vencimentos insuficientes, vêm-se na dependência dos filhos, quando não de hóspedes, portadores de promiscuidade. Atrofiada a célula, infelizmente o seu mal é sobremaneira contagioso. Vem a epidemia da cons-telação celular: o enfranquecimento da sociedade e a falta de apoio para os povos e para as raças.

Disso não terá culpa o governante, mas a faceta dos novos tempos com o seu filão de desmandos. E

assim a geografia social depara com mais um capítulo—este pouco meritório para a grandeza do mundo no seu deambular pela Terra e pela sua riqueza.

O abordar de novo este assunto é tão somente para, fugindo dos argumentos distantes, nos aproximarmos de causas mais visíveis em relação a este erro de hoje que, *planificando*, feriu os valores espirituais; profissionalizando, comprometeu a personalidade; instruindo sem educar, aumentou a inquietação e o perigo; pervertendo a família, quebrou infalivelmente o ritmo da história.

Umhas no campo da sociologia, outras no domínio da pedagogia, as causas são bem visíveis. No primeiro caso, a planificação atrevida e a multidão de especialidades profissionais que a orgânica moderna exige e jámais dispensará. No segundo caso, insinua-se como possível remédio de maiores males a acção do sistema conjunto e inseparável: família-escola.

A família com prejuízo mesmo do engrandecimento material dos países tem de ser ajustada. O problema da mulher empregada e funcionária tem de ser revisto. Os limites de idade para os adolescentes poderem empregar-se, após a frequência escolar, terão de ser legislados. A assistência material, moral e religiosa à família haverá de ser um facto, se não quisermos ver ruído o edifício social de que somos débeis inquilinos.

O sistema que incluímos como remédio exige a aliança da escola à instituição da família. Com a formação educativa que só a família organizada sabe e pode ministrar já a personalidade da criança e do adolescente começa a adquirir forma.

E assim como não há um quadro sem tela, nem uma inteligência sem pensamento, também essa forma não existe sem conteúdo. Há-de apresentá-lo a escola ao sabor do carácter do aluno. No doseamento deste conteúdo está a missão mais delicada da pedagogia construtiva que deixasse de confundir obsoletamente a educação com a instrução.

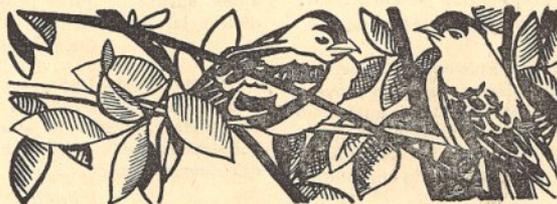
Dizia-nos em viagem um distinto oficial general

do nosso exército que lhe doía ter sob suas ordens oficiais, brilhantes no saber de sua arma mas ignorantes da grandeza da nossa história e da genialidade de nossa raça.

A ignorância da experiência histórica é geral em quase todas as camadas profissionais, mesmo as mais elevadas. Salvam-se as excepções extraordinárias que não importam a esta tese. Muitos profissionais há que, desconhecendo a história, o acusam da refractária aos sistemas progressivos e reacionários nas ideias e na política. Destruir para criar: dirão uns. Ignorar o passado para caminhar depressa: dirão outros.

Como pode aceitar-se uma antropologia empírica que negue a história? Seria aceitar o homem como aparecido por geração espontânea, sem a intervenção biológica e étnica das gerações idas. A história é a própria fileira das gerações. Da sua experiência induz-se o modelo da vida a adoptar hoje e amanhã. Desprezar a formação histórica, na sua expressão pensamental, é cair no intelectualismo ilógico que anemiza o século XX.

As reformas da escola, tecnizando o ensino e desvalorizando as humanidades (seja o caso mais chocante o das escolas técnicas, cujos rendimentos das disciplinas humanísticas são inapercebidos), nada trazem em abono da formação histórica e humana das gerações. O estudo das ciências mecânicas, em desfavor da língua pátria, da sua filologia e do seu património literário, acabará por consolidar uma sociedade tecnicista e profissional, não sendo de admirar que a própria evolução biológica desaproveite os centros psicomotores da Beleza, da Moral, da Religião, da Bondade, da Arte, procriando-se no futuro dos tempos, em vez de homens, torneiros mecânicos ou electricistas, engenheiros ou comerciantes... Daquelas Ideias eternas, que Sócrates ditou para as divinas páginas de Platão, tece o homem a sua magnificência, quando não se entrega inteiramente, como escravo, ao serviço duma Técnica ou duma Profissão.



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

As primeiras notícias publicadas no Brasil acerca do recenseamento que está a decorrer indicam que na Baía foram registados dois casais com 29 filhos cada um. Também na Baía, uma senhora solteira, já entrada na idade, respondendo à pergunta: «Qual é o seu estado civil?» escreveu: «Honestas».

(de *Unidad* — San Sebastian)

Recentemente foram descobertas nas regiões árticas, pela Real Polícia Montada do Canadá, algumas latas de alimentos que foram ali abandonadas em 1854 pela expedição polar do capitão Kellet. Essas latas, que depois de um século ainda continham carne em excelente estado de conservação, exibiam perfeitamente o nome do seu fabricante:

(de *L'Echo de Zout* — Gand)

Houve há pouco em Pasadena um concurso com valiosos prémios a quem apresentasse a melhor descrição da coisa mais bela do mundo. Toda a gente era de opinião que um rapaz receberia o primeiro prémio com a descrição «Os olhos de minha mãe». Enganaram-se. Quem ganhou o primeiro prémio foi um jornalista, que enviou a seguinte descrição: «A coisa mais bela do mundo é ver um homem levar a sogra às costas através de um perigoso charco sem tentar atirá-la ao pântano».

(do *Graphic Magazine* — N. Yorque)

O cientista japonês dr. Kodama fez ao mundo, recentemente, sensacional revelação: «O arroz é responsável pelo alto nível da natalidade no Japão». Afirmou que estudos realizados em Tóquio demonstraram que a albumina contida no arroz é poderoso estimulante da capacidade sexual e reprodutiva dos seres humanos».

(do semanário *Hartford Courant*)

Um indivíduo de Santa Mónica, Califórnia, está hoje vivo, porque sendo um homem amável se levantou da cadeira onde, no seu quintal, descansava, para cumprimentar uma vizinha. Mal ele se erguera, caiu sobre a cadeira, despedaçando-a, um bidon de gasolina desprendido de um avião».

(do *New Mexico Quartal*)

Realizam-se duas mil e quatrocentas operações para se fazer um bom relógio. Cada uma delas requer duas provas. Trata-se de fabricação que exige a precisão de um milésimo de milímetro. Um relógio tem cerca de 180 peças, das quais a menor, vista a olho nú, parece um grão de pó. Mede quatro milésimos de polegada de diâmetro. Cinquenta mil destas peças cabem num dedal.

(de *Revue Internationale* — Paris)

Em Washington, a polícia recebeu aviso de que um pequeno cão estava sendo mordido por um homem. Tendo os guardas ocorrido ao local, encontraram um indivíduo de

nome Stell, de 23 anos, com os dentes enterrados na coxa do seu cão. Stell foi internado num sanatório para efeitos de observação.

(de *The American Mercury*)

A pequena cidade norte-americana de Hibing foi transportada integralmente de um lugar para o outro, situado a dois quilómetros de distância. Construída primeiramente no coração de um distrito muito rico em minas de ferro, Hibing era obstáculo para a exploração dos grandes filões que jaziam debaixo dos edifícios. As casas que se encontravam em mau estado foram destruídas, as outras, porém, foram transportadas integralmente para o novo local.

(de *This Week* — Londres)

No Hotel Royal, em França, onde se hospedou o milionário Aga Khan, o director disse ao guarda-livros:

— Eu mesmo quero verificar a conta semanal de Sua Alteza.

Na primeira que lhe foi apresentada, notou o seguinte débito: «Comida para o cão de Sua Alteza, 3.200 francos». Na semana seguinte o débito elevava-se a 15.000 francos. O guarda-livros explicou:

— O cão de Sua Alteza também teve bastantes convidados.

(do diário *Essor* — Paris)

Fabricantes norte-americanos estão a fazer bons negócios com aparelhos de borracha, que dão ao busto feminino o encanto dos bustos atraentes. Ultimamente os fabricantes foram acoçados por certas reclamações de freguesas: é que os seios de borracha não suportam a pressão atmosférica nas viagens de avião a grande altitude. Em geral, como tem acontecido, os seios explodem, causando situações verdadeiramente desagradáveis.

(de *La Hora* — Guayaquil (Equador))

Inaugurou-se em Londres um estabelecimento que vende... micróbios a preços razoáveis, aos técnicos que necessitam de bactérias para as suas experiências. São vendidos apenas a quem prove a sua identidade de homem de ciência.

(do semanário *Point de Vue* — Paris)

O marajá de Uyose esteve alguns dias em N. Iorque. Fez-se acompanhar de setenta secretários, quatrocentas e oito malas, milhões de jóias e... noventa automóveis. Não bebe alcohol, não fuma, não toma café, nem frequenta qualquer espectáculo.

(do semanário *El Español* — Madrid)

O dr. Willard que se dedica a experiências sobre a suspensão da vida, obteve a ressurreição duma cobra congelada, que esteve quatro dias numa geladeira privada de ar.

(de *La Lettura* — Milão)

CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XVI

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

O Alcazar de Sevilla, antigo palácio dos reis mouros, é uma maravilha de arte e constitui uma das maiores atrações do património nacional espanhol.

Do Alcazar velho pouco consta, e após a conquista cristã ali residiram vários reis. D. Pedro construiu o novo Alcazar e sucederam-se então obras de ampliação nos tempos de D. João II, dos reis católicos e de Carlos V. Registaram-se em série incêndios, terramotos e desmoronamentos ruinosos, mas houve sempre quem procurasse restaurar esse verdadeiro monumento, de uma beleza incalculável, onde o mármore abunda e esplende. Colaborou, segundo diz a história, em desacertadas restaurações, a rainha de Espanha Isabel II, destronada em 1868 por uma guerra civil.

Carlos V, o rei que sonhou ter nas mãos o império do mundo, casou com Isabel de Portugal e foi o impulsionador das grandes modificações e aproveitamento das águas que cruzam todas as artérias do Alcazar e que regam os encantadores jardins e o pomar, este constituído por bonitas e aparatosas laranjeiras, que os jardineiros beneficiam ainda com a sua arte.

O pavimento do vestibulo do belo edificio é de mármore e cercado por duas ordens de galerias. Devemos confessar que ali estão presentes o bom gosto, a elegância, a perfeição, qualidades tradicionais de um passado bem distante, em que se adoptou a arquitectura árabe e que, com algumas modificações, formam um conjunto mixto de grande agrado aos nossos olhos.

No Pátio das Donzelas, construído de 1569 a 1579, e que foi também restaurado e modificado em 1569, abrem-se três grandes salões denominados Carlos V, Embaixadores e Dormitório dos Reis Mouros, sendo o mais importante o segundo com esplêndidas portas com inscrições históricas, algumas em árabe, lavradas por artistas no ano de 1404 (1366 de J. C.).

Os azulejos, de estilos vários, que por lá se encontram em magnífico estado de conservação, comprovam a maneira cuidadosa em que mantêm o velho edificio.

Deixemos os monumentos para nos ocuparmos um pouco da fisionomia das suas ruas, dos seus costumes e das suas festas.

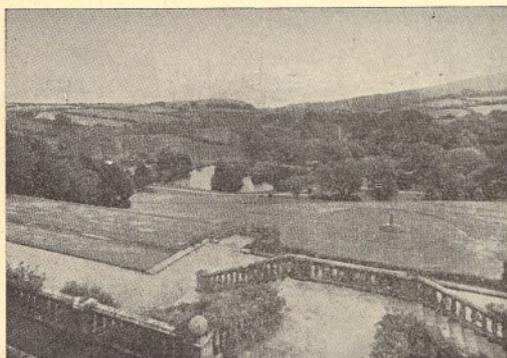
As ruas de Sevilla, estreitas, são torturantes e predestinadas ao sofrimento como as de Badajoz que, com suas pedras salientes, obrigam o tran-



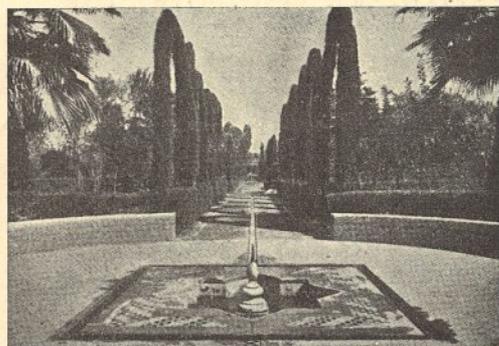
A mocidade de Sevilla tem consigo a alegria do sol

seunte a recolher a casa a tempo e horas com os pés escalavrados de tanto trilhar os dedos.

Mas aquelas ruas estreitas são, contudo, as tradicionais ruas da velha Sevilla, e são elas que nos levam a atravessar aquela animadora *calle de Sierpes*, por onde os carros não passam, e nos conduzem até ao famoso bairro de Santa Cruz, bairro apaixonado de um dos portugueses mais sevillhanos que eu conheço —o Álvaro Figueiredo d'Almeida, a quem a sua agenda anual distribui 200 dias para a capital da Andaluzia e 162 para Lisboa. O Bairro de Santa Cruz é encantador de dia e poético à noite, com suas luzes pirilampus. Mas, se a noite é de luar, o famoso bairro vale um poema, que os poetas ainda não cantaram, porque os poetas verdadeiros ainda não atravessaram as vielas de Sevilla nem conhecem Santa Cruz com ruas tão estreitas que os vizinhos se cumprimentam estendendo as mãos de janela para janela, tal o curto espaço entre as casas opostas. Encerraram, no *Barrio de Santa Cruz*, um pequeno mas castiço bar, onde os forasteiros faziam paragem. Foi pena, porque era uma nota agradável passar um par de horas na simpática atmosfera da «Plaza D. Elvira».



SEVILHA—Vista dos terraços



SEVILHA — Aspecto do Jardim de Alcazar

O Parque Maria Luiza, o Museu arqueológico provincial, as Igrejas de S. Lourenço, São Gil, Santa Maria, a Casa de Pilatos, a Casa do Duque d'Alba, o Passeio das Delícias, a Torre do Ouro, a casa de Murillo não podem deixar de ser visitados por quem goste de ver e apreciar o que de mais curioso e castiço existe em Sevilha.

O Bairro de Triana, agora por falar em castiço, é um dos bairros mais pobres e populares que se encontram no país vizinho. De sangue na guelra, não falta aquela rapaziada nova que nas praças de toiros aparece como «espontâneo», empunhando uma muleta e arriscando a vida na frente de um toiro.

A ponte de Triana, que se atravessa para entrar no famoso bairro do mesmo nome tem, no seu final, um palacete onde foi instalado, na sua origem, no ano de 1481, o Tribunal de Inquisição. Triana é um bairro excêntrico, com algumas fábricas de faianças e habitado por uma numerosa população, entre a qual vive uma grande colónia de ciganos.

Realizam-se em Sevilha duas festas importantes e que quase coincidem na mesma data, por vezes com a diferença de oito dias. São a Semana Santa e a Feira.

As festas da Semana Santa são cerimónias religiosas que ali chamam inúmeros forasteiros e crente

de todas as religiões de Espanha e do estrangeiro. Essas festas, conquanto tenham carácter religioso, são um tanto ou quanto pagãs e são organizadas com fins comerciais, o que por vezes nos dá uma nota deveras chocante, principalmente aos católicos que professam verdadeiramente a religião católica. Seja como for, essas cerimónias, organizadas pelas confrarias, prolongam-se pela Semana Santa, seguindo-se as procissões, que percorrem as ruas principais com andores que, dificilmente, ali podem passar. Esses andores, pesadíssimos, são transportados por trinta a quarenta homens que, de hora a hora, se rendem para *molhar a palavra* e conseguem melhor fôlego para, de novo, continuarem a sua peregrinação. Durante o percurso dessas procissões, que se prolongam pela noite até ao dia seguinte, quem quiser pode dedicar à Virgem de Macarena ou ao Jesus de Grande Poder, qualquer canção, parando o andor, e se a cantiga é castiça e agrada, quem a lança é premiado com ovação de «olé» e palmas prolongadas.

A outra festa importante é a tradicional Feira, que em Abril leva àquela cidade milhares e milhares de «aficionados», pois ali é a feira onde os «diestros», matadores de toiros, têm de prestar boas provas e



SEVILHA - Bairro de Santa Cruz



SEVILHA - Outro aspecto do Bairro de Santa Cruz

exibir a sua arte, o seu saber e a sua valentia para poderem ser contratados para várias organizações de corridas durante a época.

A muito falada Feira de Sevilha foi fundada em Abril de 1847 e depressa alcançou êxito absoluto e seguro, pois não só chamou uma enorme concorrência de compradores e vendedores de gado como, também, de turistas, que ali vão assistir às tradicionais corridas de toiros, ultimamente bastante prejudicadas na sua assistência pela série infinita de pessoas que se dedicam à venda de bilhetes, a qual chega a passar por quatro vendedores, em pura perda de quem deseja assistir ao espectáculo, pois paga o bilhete por três e quatro vezes o seu valor.

Mas esta feira não consiste somente na exposição de gado e nas corridas de toiros, mas também numa série infinita de divertimentos no campo destinado às «casetas», onde se canta, dança e as famílias nobres e ricas recebem os seus convidados. Dessas habitações provisórias, que são as «casetas», vêm passar nas ruas, destinadas aos veículos, os cavaleiros trajando à andaluza montados em cavalos com sela e levando na garupa raparigas vestidas com seus trajes a rigor.

Na praça de toiros *de la Maestranza* de 1847 a 1900 entraram os toiros de seis anos, com mais de trinta arrobas em canal, como o dos ganaderos sevilhano D. Francisco T. de Andrade e D. Francisco Arjona (Cúchares).

Por essa praça passaram várias gerações de toureiros, alguns da época de Francisco Montês, Chiclanero, Cúchares e Cara-ancha, figuras célebres da feira de Sevilha. Depois Lagartijo, Frascuelo, Espartero e Guerrita, e ainda Fuentes, Algabenho e

Ricardo Torres. Surgiram depois Joselito, Gallo e Belmonte, que fizeram a sua época, e ainda, mais tarde, Pepe Luis Vasques e Manolete, que encheram a nova e bela praça construída em Sevilha, já neste século, com uma lotação para 14.000 pessoas como aconteceu com as de Barcelona e Madrid, que têm uma capacidade superior a trinta mil lugares.

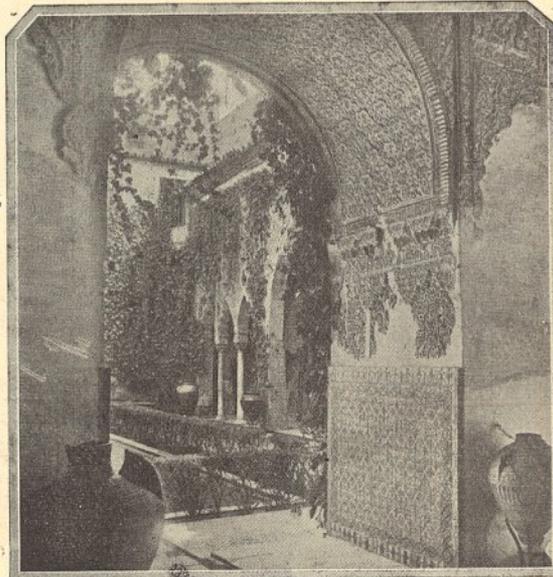
E Sevilha, cidade castiça de Espanha, com uma população de 383 mil habitantes, estende-se ainda para pequenas localidades com abundante população. As carreiras regulares de autocarros e ainda o caminho de ferro têm ligação com a nossa fronteira portuguesa por Huelva e Ayamonte, trajecto admirável e encantador, que se faz em cinco ou 6 horas, com almoço na Vila de Huelva, pequena localidade com um passado histórico de certa importância, onde existe hotel de categoria.

Huelva é uma vila com perto de 65 mil habitantes e possui algumas curiosidades para os turistas, entre estas abundantes minas de cobre, que constituem a principal riqueza da região e dão plena vida e grande actividade ao seu porto com um movimento de duas mil embarcações por ano só para a exportação de minério.

Ayamonte é uma vila de doze mil habitantes separada da portuguesa Vila Real de Santo António pelo rio Guadiana.

A travessia entre as duas fronteiras, que se faz num quarto de hora, ainda é muito primitiva, não oferecendo qualquer garantia o trajecto em pequenos barcos incómodos e sem grande segurança.

Há muito que se aguarda a construção de uma ponte sobre o Guadiana que beneficie simultaneamente Potugal e Espanha. (Continua)



SEVILHA — Baño de la Sultana

Federação Internacional da Imprensa Periódica

Segundo acaba de nos comunicar Monsieur Berthet, Primeiro Secretário Geral da Federação Internacional da Imprensa Periódica, instalada no Boulevard St. Germain, 117, Paris, reuniram-se, em sessão, no dia 16 de Novembro de 1953, na sede daquela colectividade, sob a presidência de M. Beaufays, os membros do Bureau da Federação, tendo-se tratado, como assunto principal, do Cartão Internacional da Imprensa.

Cartão Internacional da Imprensa

Pelos srs. Fournond e Berthet, foi anunciado o resultado das últimas diligências junto da UNESCO, que encara favoravelmente o princípio do cartão internacional da Imprensa.

Após troca de impressões, os membros do Bureau chegaram a acordo sobre os pontos seguintes:

1.º — Os processos para o estabelecimento de cada cartão serão efectuados pelas secções de cada país sobre um modelo a aprovar pelo Secretariado Geral de acordo com a UNESCO. Os processos serão enviados ao Secretariado Geral.

2.º — As secções ficarão inteiramente responsáveis pelos processos que concederem. O Secretariado Geral submeterá cada processo, por acordo, ao Bureau da Comissão Executiva, todas as vezes que o julgar útil e a F. I. P. P. tomará, perante a UNESCO, a responsabilidade da emissão de cada cartão.

3.º — O Secretariado Geral estabelecerá os cartões individuais, devendo apresentá-los à UNESCO para serem oficialmente rubricados, e remetê-los-ão em seguida aos interessados por intermédio das suas secções.

4.º — O cartão será anual. Será renovado eventualmente pela oposição de um selo carimbado com a data. Todos os cartões que prescreverem têm que ser devolvidos ao Secretariado Geral.

5.º — Por proposta do Presidente, o cartão, que será passado em quatro línguas, terá por modelo o cartão da Imprensa Belga.

6.º — O cartão só será entregue às secções que

tiverem pago integralmente a sua quotização anual, assim como o custo estabelecido pelo cartão anual.

7.º — Sob proposta do Presidente, acordou-se que todos os membros da Comissão Executiva receberão gratuitamente o seu cartão de Imprensa e cada um dos outros cartões será facturado, para o ano de 1954, mediante preço a fixar pelo Bureau da Comissão Executiva.

Relatório do Congresso

As provas do Relatório redigido em Bruxelas foram novamente examinadas por cada um dos membros parisienses do Bureau e os últimos retoques foram feitos numa conferência, realizada em Paris, com o sr. Dansart, da secção belga. Esse relatório será distribuído brevemente.

Finanças

O sr. Berthet apresentou um relatório sobre a correspondência com as diversas secções, sobre as quotizações recebidas, bem como sobre a situação financeira da F. I. P. P.

Secção grega

O Secretariado Geral foi informado da constituição da secção grega e do envio da sua respectiva quotização.

O Presidente, com o acordo dos presentes, informou que o Presidente da secção grega será proposto para a Vice-Presidência da Federação na primeira reunião da Comissão Executiva.

TELEFONE, 65 PAÇOS DE BRANDÃO

TIPOGRAFIA

Rios & Irmão, Lda.

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS | IMPRESSÃO DE GRA-
EM TODOS OS GÉNEROS | VURAS A OURO E CORES

Santa Maria — LAMAS DA FEIRA



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

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

Transportes Nacionais e Internacionais

Serviços Auxiliares do Caminho de Ferro

Recolha e entrega de mercadorias e bagagens ao domicilio

Serviço de porta à porta em Contentores

Armazenagem de Mercadorias

Agentes de Viagens e Turismo — Agentes de Navegação

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 3 2151/55 e 3 2261/65

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30-2.º

Telefs. 25938/39

PORTO



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

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

NA METRÓPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS
ROLAMENTOS DE ROLETES

TIMKEN

FAZEM PARTE DO EQUIPAMENTO DE ORIGEM DAS :

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS (C. P.)
LOCOMOTIVA ELECTRICA (S. E.)
MOTORA ELECTRICA
e
CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS :

C. SANTOS, L.^{DA}
AV. DA LIBERDADE, 24-41
LISBOA

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLINICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

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 sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garçanta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Alex Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

A venda o 2.º volume,
muito actualizado

Instalações completas de Relógios Eléctricos com ou sem sinalização. Máxima precisão

Relógios-Mãe, Relógios secundários para interior e exterior, Relógios de ponto, Etc..



Representante geral: BORSARI & MEIER S. A. — Zurich, Suíça

Pedidos de orçamentos ao seu agente para Portugal Continental e Ultramarino

FACTO LIMITADA

RUA DA MADALENA, 46, 2.º — LISBOA

Telef. 22948/27338

RELÓGIOS DE CONTROLE PARA TODOS OS FINS

Utilizáveis em

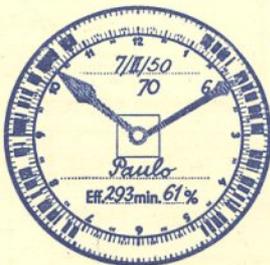
- Veículos de carga
 - autocarros
 - máquinas de todos os tipos
 - tractores
 - serviço de ronda
 - locomotivas
 - serviços públicos
- Etc.



Algumas vantagens:

Maior rendimento pelo perfeito controle — análise dos processos de trabalho — segurança nos cálculos de preços de custo — exactidão nas desvalorizações de máquinas e veículos.

SEM controle Zenith: - 61% (4 h 56 m) de trabalho útil numa jornada de 8 horas.



COM controle Zenith: - 92% (7 h 17 m) de rendimento para o mesmo trabalho em 8 horas.

FABRIQUES DES MONTRES ZENITH — LE LOCLE (SUISSE)



TOSSE?

