Rev. 155 A.
J55
BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA



GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

ANO LXX * N.º 1681 * 1 JANEIRO 1958

Importadora e Distribuidora de Carvões, S A R L

Escritório Central — CAMPO DAS CEBOLAS, 47-2.º

LISBOA

O melhor carvão estrangeiro para todos os fins

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Depósitos em:
MURALHA SANTA APOLÓNIA — LISBOA
ESTACADA N.º 1 — SETÚBAL

Telefones: LISBOA 34219 - 35244 - 27412 e 860574
SETÚBAL 23981

Telegramas: **IMDICA**
LISBOA

DEPÓSITO LEGAL

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 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1932 Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS LISBOA

1681

1 — JANEIRO — 1958

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30$00 (semestre)

Ultramar 80$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5$00

REVISTA QUINZENAL

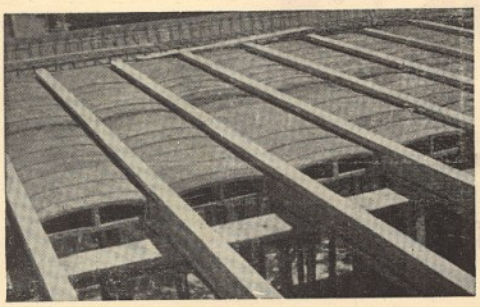
AVERY PORTUGUESA, LDA.

Deseja aos seus Ex.mos Clientes e Amigos FESTAS FELIZES e um NOVO ANO repleto de prosperidades.

Sede: Rua Braamcamp, 67-70 — Telef. 42001 — LISBOA
Filial: Rua D. João IV, 23 — Telef. 22124 — PORTO

PAVIMENTOS CORFEO

(LAJE DE BETÃO ARMADO SEM COFRAGEM)



Das múltiplas vantagens sobre as lajes maciças, destacamos:

- Maior isolamento térmico e acústico;
- Menor peso próprio;
- Maior rapidez na execução;
- Menor consumo de materiais;
- Maior economia na estrutura;

Assistência técnica permanente

ESTUDOS, PROJECTOS E ORÇAMENTOS, SEM ENCARGOS

INDUSTRIAL CORFEO, LDA.

RUA DO TELHAL N.º 4, 1.º, DT.º — LISBOA — TELEF. 25787 — 366358 — 368562

DELEGAÇÃO NO PORTO:
AVENIDA DE FRANÇA, 201
TELEFONE 60486

CORFEO

ESTALEIROS EM SACAVÉM:
RUA MARIA LUISA BRAAMCAMP
TELEFONES 058084 - 058471

União de Comércio Florestal, Lda.

RUA IVENS, 49-1.º ESQ.

Telef. 20521 LISBOA

MADEIRAS NACIONAIS

Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, Lda.

LISBOA

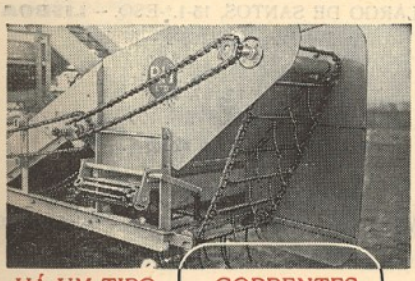
Praça do Duque da Terceira, 24-2.º — Telefs. 26029 — 29725/6 — Teleg. «DEKADE» - LISBOA

Fornecedores de
CARVÃO — COQUE — ANTRACITE

Representante Exclusivo do
D. K. D. — Deutsches Kohlen Depot. — Handelsgesellschaft m. b. H.

ESSEN

Exportadores de todas as qualidades de
CARVÕES DO RUHR



HÁ UM TIPO PARA CADA MÁQUINA

CORRENTES PARA MÁQUINAS AGRÍCOLAS

THE **COVENTRY** **MARK 5**

FORNECEMOS TODOS OS DETALHES

SÓLIDAS E RESISTENTES

Harker Sumner & C.ª, L.da

RENOLD

LISBOA — PORTO

100 anos ao vosso serviço

J. A. RIBEIRO & C.ª, L.DA

RIBEIRO OCULISTA

CASA FUNDADA EM 1858

ÓPTICA / INSTRUMENTOS CIENTÍFICOS
MATERIAL E VIDRARIA DE LABORATÓRIO

EMIL BUSCH G. M. B. H. GOTTINGEN
Lentes para óculos e binóculos
PAUL FUNEKE & CO. Berlim Oc.
Material para análises de leite e seus derivados
CHR BECK & SOHNE KASSEL
Microscópios e binóculos
KRAHN Hamburgo
Material para oftalmologia
MÜLLER WELT STTUTGART
Lentes corneanas — Lentes de contacto
NITSCHE & GUNTHER — Dusseldorf
Armações para óculos

222, Rua Aurea, 226 — LISBOA
Rua Eduardo Costa, 65 — C. P. 1394 — LUANDA

FÁBRICA TORREJANA DE AZEITES, LDA.

RIACHOS — Telefone Torres Novas 2017

Escritório em Lisboa: **R. Barata Salgueiro, 15-1.º — Telef. 47154**

Azeites Virgens e Refinados para Conservas, Consumo e Exportação

sempre preferidos pela sua alta qualidade

ROCHA, AMADO & LATINO, LDA.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 2 22 54

FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 2 22 56

METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 2 22 55

SOCIEDADE LUSITANA DE DESTILAÇÃO, LDA.

ÁLCOOL RECTIFICADO

EXTRA-NEUTRO

95-96° GAY LUSSAC

ÁLCOOL DESNATURADO

90-91° GAY LUSSAC

SEDE:
LARGO DE SANTOS, 13-1.°-ESQ. — **LISBOA**
Telefones: 661168-9 — 670881

FILIAL:
RUA DAS CARMELITAS, 100 — **PORTO**
Telefone 22913

INSTALAÇÕES FABRIS:
RIACHOS — **TORRES NOVAS** — Telefone 2028
Endereço Telegráfico «ALCOOL»

Baterias Alcalinas SAFT

PARA:

Tracção

Instalações fixas

Arranques de motores

Utilizações portáteis

Iluminação de comboios

Representante para Portugal e Ultramar:

ENG.° RAMALHO ROSA

R. BRAAMCAMP, 96-1.°, ESQ.

Tel. 50531 LISBOA

Wayne Tank and Pump Company Limited
The Wayne Pump Company

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

Fruehauf Trailer Company

Atrelados Chassis para 5 até 20 toneladas de carga útil — Atrelados basculantes automáticos — Atrelados frigoríficos — Zorras para 15 a 75 toneladas

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

Bay State Abrasives Company

Abrasivos para todos os fins

BATERIAS «EXIDE»

Representantes exclusivos em Portugal:

KEITH A. WOOD (Herdeiros)

LARGO DE SANTOS, 1, 1.° E. - TEL. 661425 - LISBOA

BARREIRA & C.ª (IRMÃOS)

RUA ÁUREA, 170 - 3.º
L I S B O A
Telefs.: 27175 - 22739
End. Tel. JOSIBA — Lisboa

Fábricas:
ROLHAS E DISCOS
LAVRALIO
Tel. 023063

CORTIÇA
BARREIRO
Tel. 023026
MARGUEIRA
Tel. 070004

AGLOMERADOS
CARAMUJO
Tel. 070016

Ferragens e ferramentas

Aparelhos diferenciais
Macacos para levantar pesos
Serras de fita e circulares
Engenhos de furar
Ventoinhas eléctricas e manuais
Brocas e Mandríns, Cutelarias
Materiais para toda a espécie de construção

TEIXEIRA LOPES & NEVES, L.DA

LISBOA

22, Largo de S. Julião, 23 — Teleg.: «FERRAME»
1, 3, Rua Nova do Almada, 5, 9

Telef. { Estab. 25644
Escrit. 35756

Sociedade Industrial Aliança

S. A. R. L.

- FARINHAS
- MASSAS
- BOLACHAS
- CHOCOLATES
- DROPS E CARAMELOS

FÁBRICAS:
de Moagem no CARAMUJO
de Massas no PORTO
e de Bolachas e Chocolates na JUNQUEIRA

ESCRITÓRIOS:
Travessa da Praia, N.º 1 — LISBOA
Telef. 630164 a 630168

ELLERMAN LINES

Serviço regular entre os seguintes portos:

ELLERMAN & PAPAYANNI LINES, LTD.

Liverpool, Swansea, Porto, Lisboa, Setúbal e Liverpool

ELLERMAN GREAT LAKES LINE

Nápoles, Génova, Marselha, Barcelona, Sevilha, Cádis, Lisboa, Montreal, Toronto, Hamilton, Cleveland, Detroit, Milwaukee e Chicago e regresso

ELLERMAN'S WILSON LINE, LTD.

Hull, Londres, Lisboa, Génova, Livorno, Nápoles, Sicília

Hull, Londres, Lisboa, Bari, Veneza, Trieste e Rijeka

AGENTES:
Mascarenhas e C.ª
Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º-D.
Telefs. 27311 - 22598 LISBOA

DEFENDA A SUA SAÚDE
BEBENDO

ÁGUAS
DE



A Rainha das ÁGUAS
Minero-Medicinais e de mesa

A vida com saúde é bela

Como MINERO-MEDICINAIS,
as ÁGUAS DE CARVALHELOS
são recomendadas para o tratamento de doenças da pele
e das mucosas, do aparelho digestivo,
do fígado, dos rins, da bexiga, etc.

Como ÁGUAS DE MESA são
excelentes, puríssimas e cristalinas

FACILITAM A DIGESTÃO

Peça, hoje mesmo, ao seu fornecedor habitual,

Águas de Carvalhelhos

Depositária no Centro e Sul do País:
COIMBRA IMPORTADORA, LDA.

Sede: Rua do Carmo, 74 — COIMBRA — Telefone 2 37 25
Depósito em LISBOA—R. Forno do Tijolo, 73 F-Portas 10/12
Telefone 84 02 49

UMA MARCA
QUE GARANTE

Os mais modernos
processos na técnica
de lubrificantes

Distribuidores exclusivos:

H. Vaultier & C.ª



FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, LDA.

FUNDADA EM 1824

LOUÇA DE MESA ESPECIALMENTE ESTUDADA PARA HOTÉIS E RESTAURANTES

FORNECEDORA DA COMPANHIA DOS WAGONS-LITS

SEDE: — LARGO DO BARÃO DE QUINTELA, 3-1.° — LISBOA

TELEFONES: 32393 — 96

Empresa Electro Cerâmica

FÁBRICA NO CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

Isoladores de alta e baixa tensão; pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite; tubos isolantes.

Entre outros, produz os seguintes artigos:

a) — Isoladores de porcelana para todas as aplicações, inclusive para as de Raio X de alta frequência.

b) — Interruptores e comutadores «XAMAX» de báscula, silenciosos, apropriados para instalações eléctricas de habitações, escritórios, hospitais, casas de saúde, hotéis, etc.

c) — Tubo plástico «POLIVOLT», próprio para protecção de condutores eléctricos em substituição do tubo de aço.

d) — Tubo plástico «POLISANITE», indicado para esgotos e condução de líquidos, por ser inatacável pela maior parte dos ácidos e bases.

SEDE: — Largo do Barão de Quintela, 3-1.° — LISBOA

COMPANHIA AGRÍCOLA DO PUMBASSAI

CAPITAL — Realizado: 20.000.000$00

SEDE:

LUANDA — Largo da República, 62-1.º
Caixa postal 1303 Telefone 3429 e 2136

ADMINISTRAÇÃO:

LISBOA — Rua do Comércio, 8

FILIAIS:

LOBITO: Caixa Postal 79 — Telefone 73

FAZENDA PUMBASSAI: Caixa Postal 185 — Carmona — Uige

Propriedades — Plantações de Café e Palmar — QUITEXE

CONGO PORTUGUÊS

Telegramas: «OMNIA» «PUMBASSAI»
Códigos: «GUEDES»

ANSCO

CHEGARAM AS NOVAS PELÍCULAS A CORES

SUPER-ANSCOCHROME

VELOCIDADE 100 ASA = 21/10 DIN

Já à venda nas boas casas da especialidade

PELÍCULAS «**ANSCOCHROME**» NORMAL 50 ASA = 18/10 DIN

PELÍCULAS PANCHRO «ALL WEATHER»

PELÍCULAS RAIOS X — FOTOMECÂNICAS — LITHO-OFFSET

Representante geral para Portugal

VICTOR NÉVOA

Rua Bernardo Lima, 47 - B Telef. 45200

LISBOA

Ch. Lorilleux S. A.

CASA FUNDADA EM 1818

Tintas para todos os processos gráficos

Massas para rolos

Vernizes — Secantes.

Telefs. 399061 — 399082 Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazém e Fábricas:

Arruamento de Acesso ao Cemitério dos Olivais — Lote 47

CABO RUIVO

OLIVAIS — LISBOA

Material para a pulverização de plástico pelo processo Schori

Produtos para a fundição de metais ferrosos e não-ferrosos

António Pacheco Agostinho, Lda.

Rua Rodrigues Sampaio, 15, 2.º Dt.º

LISBOA

TELEFONE 54191

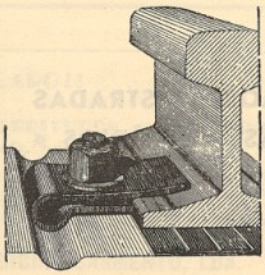
USINE DES RESSORTS DU NORD

(DOUAI — FRANCE)

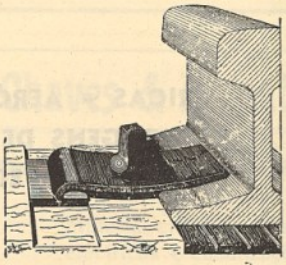
Fabricantes das ligações elásticas

GRAMPA «R N»
(GRAPAUD «R N»)

GARRA «R N»
(GRIFFON «R N»)



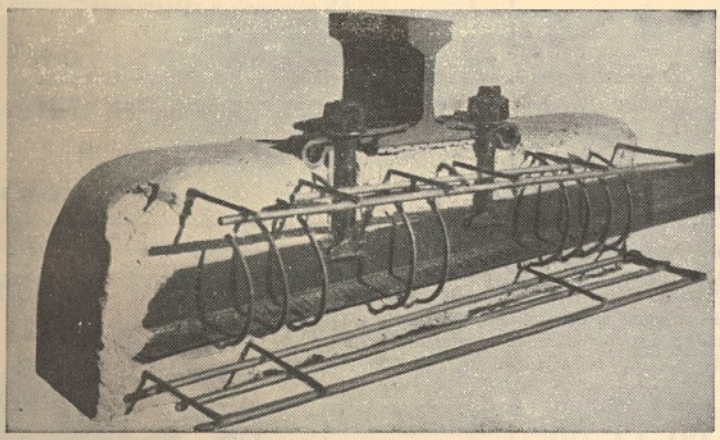
Fixação duplamente elástica para travessas em betão: palmilha de borracha canelada e grampa elástica RN



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

Existem também para travessas metálicas

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



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

Agente Geral Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA

ARTUR FERNANDES ALVES RIBEIRO

EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS * CONSTRUÇÃO CIVIL

DIRECÇÃO TÉCNICA

ENGENHEIROS:
Francisco Ventura Rego e Filipe Costa da Silva

CONSTRUTOR CIVIL:
Joaquim Ribeiro Bouça

AGENTE TÉCNICO:
Victor Manuel da Silva Ribeiro

FÁBRICAS * AERÓDROMOS * ESTRADAS
*** BARRAGENS DE TERRAS * ESTÁDIOS ***
PAVIMENTOS * EDIFÍCIOS * ESTRUTURAS

AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A * **LISBOA** * TELEFONES: 76 18 60 e 77 15 12

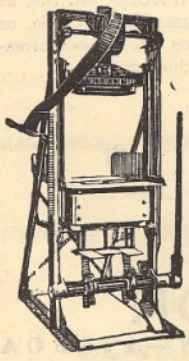
GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

■

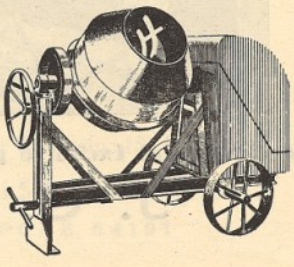
Construções Metálicas — Máquinas de Blocos — Betoneiras — Guinchos
Fogões e Aquecimento Central — Tubagens para Água, Vapor e Gás

Fornecedor da C. P. em:



Fogões de grandes capacidades para as suas cozinhas — Depósitos de grandes capacidades para os seus armazéns — Betoneiras e máquinas de blocos para as suas obras — Portas de cais mecânicas e todos os trabalhos referentes a serralharia civil

■



Telefone 863137
45-A-Calçadinha do Tijolo, 45-A
(às Escolas Gerais)
LISBOA

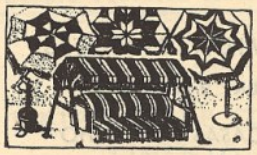
Quem tem SAÚDE e DINHEIRO tem o Mundo nas mãos!

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

Gama

Rua do Amparo, 1-B LISBOA

Toldos em todos os géneros para fachadas



Sofás, baloiços
Sombreiros
Barracas
Tendas
Material de acampamento

Encerados de todas as dimensões para aluguer ou venda

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE TOLDOS E ENCERADOS

Rua do Vale de Santo António, 59—Telef. 845357—LISBOA

O BARATO SAI CARO!!

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

OLD ENGLAND

SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

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

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

Chaves & Rezende, Limitada

Revendedores da Lâmpada «Astra»

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

22, Rua do Século, 24 — Telefs. { 35268 / 36 8994 } — LISBOA

Azulejos e faianças artísticas

GÉNERO ANTIGO

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91, Rua do Alecrim, 97

LISBOA Telefs. 22537 - 38292



SE TEM FILHOS

e precisar óculos: o **Oculista de Lisboa** que por último devem consultar é: **O OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, 9-2.º** (ao Rossio), Antiga R. Eugénio dos Santos, porque inspira confiança. O maior e moderno sortido de aros para criança com 50 a 40% de desconto.

Óculos Sol graduados 120$00 / Bifocais 190$00

(armações e lentes 2=D) Emprestamos para experiência

Para os empregados da C. P. e suas famílias fazemos descontos especiais

É bom guardar esta notícia

CERCA DE 10.000 LOCOMOTIVAS

SÃO TRATADAS PELO T. I. A.

(Tratamento Interno Armand)

PROSIMACFI, S. A. — Vitry (Seine) — França

Em PORTUGAL:

SOQUIMICA — Soc. de Representações de Química, Lda.

RUA DOS CORREEIROS, 113-2.º e 3.º

LISBOA

IMPREGNAÇÃO DE MADEIRAS
COM
CREOSOTE E SAIS

M. D. M. Falconer, Lda.

Av. da Liberdade, 141 — **LISBOA**

Fábrica em ALFARELOS

ATLÂNTIDA, L.DA

PRAÇA DO MUNICIPIO, 31

— TELEFONE 2 9081 —

TUDO PARA CASAS DE BANHO

Mármores — Azulejos — Mosaicos —
Fogões — Candeeiros — ETC. — ETC.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

TEXTIL SEDEIRA, L.DA

FUNDADA EM 1870

Upholstery Materials

Fabricantes especializados em todo o género de tecidos artísticos para decorações

Exportadores para os principais mercados nacionais e estrangeiros

Rua Saraiva de Carvalho, 207 — Porta R

Telefs. 66 3013/66 5861

LISBOA

PASTELARIA MARQUES

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

Fabrico especial de BONBONS e MARRONS GLACÉS

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

RUA GARRET, 70, 72

Telefones 33110 - 29160 LISBOA

CASA RIBEIRO

SIRGUEIRIA

Guarnições para todo o género de decoração
Franjas, borlas, galões e cordões

RUA IVENS, 48

TELEF. 27 217

Fábrica: Avenida Infante D. Henrique. Lote 4 — CABO RUIVO

TELEFS. 391841 / 391869

VIDRAÇAS

VIDROS E ESPELHOS

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

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

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Visitem ou escrevam

A MOLDURA NACIONAL, L.DA

Fornecedora da C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46 LISBOA
Telef. 664312 Teleg. Molduracional

PREFIRA

ÁGUAS DE CASTELO

DA

MODELAR CONCESSÃO

Pizões — MOURA

Antiga Agência Funerária «MEGA»

DE MAURÍCIO LOPES MEGA & C.A

Grande Sortimento de URNAS e COROAS

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

PREÇOS MÓDICOS

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

Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE

LISBOA — Telefones 863432-861240

António Bruno dos Santos Teixeira (Filhos), L.da

SUCESSORES DE RIBEIRO & BRUNO

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

RUA DA BICA DO SAPATO, 46 (ao Caminho de Ferro)

LISBOA TELEFONE 84 61 39

Prensas mabile e marmonier, colunas para vigamentos e escadas, canudos para grades, ornatos para portões, lanças, sifões para esgoto, grelhagens para clarabóias, painéis para sacadas, buchas para carroças e trens, bucins para carretas, alcaravizes para forjas, charruas e seus pertences

PREÇOS RESUMIDOS

FUNDIÇÃO TIPOGRÁFICA PORTUGUESA
DE
MANUEL GUEDES, L.DA

A MAIOR ORGANIZAÇÃO NACIONAL
DE FUNDIÇÃO DE TIPOS

Rua João Saraiva, 28-28-A LISBOA (Portugal)
Telef. 77 39 72 * * * Teleg. «TIPOS»

Representantes e Depositários
das Tintas VAN SON

Depósito no Porto: GUEDES REIS
Rua do Almada, 600 Telef. 22609

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

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

Telefones: 60879-63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

PRIMAX, Lda
RUA DOS FANQUEIROS - 114 - LISBOA

TELEFS. 2 2772 - 2 3512 - 22 762

ARMAZENISTAS
E
IMPORTADORES

Telefones — Sinalização - T. N.
Relógios Eléctricos - T. N.
Pilhas secas BEREC
Disjuntores automáticos
Rádios DUCRETET - THOMPSON
Aparelhagem de Precisão
Aparelhagem de Medida
Aparelhagem Doméstica
Lâmpadas e Válvulas
Acessórios de T. S. F.
Ferros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de Instalação.

VIÚVA FERRÃO, LDA.

CASA FUNDADA EM 1859

LITOGRAFIA DE LISBOA

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

LATAS

para todos os produtos, Azeite, Óleos, Manteiga,
Conservas, Café, Especialidades Farmacêuticas, etc.

Latas de fantasia para géneros e usos domésticos

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

Consultem sempre a mais antiga e importante casa
da especialidade

ESCRITORIO E FÁBRICA

Rua do Cais do Tojo, 35 LISBOA

LIVRARIA BERTRAND

73, RUA GARRETT — LISBOA

ENCONTRAM-SE À VENDA NAS SEGUINTES ESTAÇÕES:

Lisboa — Terreiro do Paço
Porto — S. Bento
Entroncamento
Alfarelos
Coimbra
Régua
Faro
Barreiro
Barcelos
Guarda
Figueira da Foz
Campanhã
Vilar Formoso
Aveiro
Viana do Castelo
Vila Real de Santo António

JORNAIS E PUBLICAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
LIVROS POLICIAIS E ROMANCES NACIONAIS E ESTRANGEIROS
GUIAS E MAPAS MICHELIN

LIVRARIA INTERNACIONAL, PORTO

PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1958

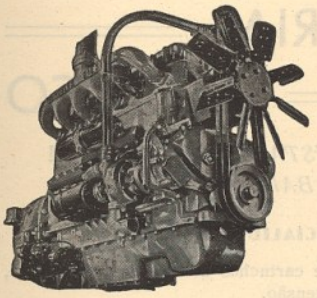
Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.ª — PORTO

Em LISBOA: **COSTA DUARTE & LIMA, L.DA**

Avenida da Liberdade, 42, 1.º-Esq.

Telefone: 26922



Motores «HERCULES» Diesel e acessórios

BOMBAS DE INJECÇÃO — INJECTORES
AFINAÇÃO E VENDA DE ACESSÓRIOS

Oficina especializada em

SERVIÇO-DIESEL

TRACTORES E MÁQUINAS AGRÍCOLAS

SOC. INDUSTRIAL
AGRO-REPADORA, LDA.

Av. Almirante Reis, 80-B 80-E
Tel. 52360 - 53135 - 55354 — Teleg. AGROPEÇAS
LISBOA

A. Ferreira, Lda.

TINTAS DE ESCREVER,
COLAS E LACRES

COLAS · TINTAS SINO PARA ESCREVER · LACRES
A. Ferreira

As nossas embalagens SINO levam senhas que dão direito a sinos de Bronze, Prata ou de Ouro

Rua da Junqueira, 233 — L I S B O A

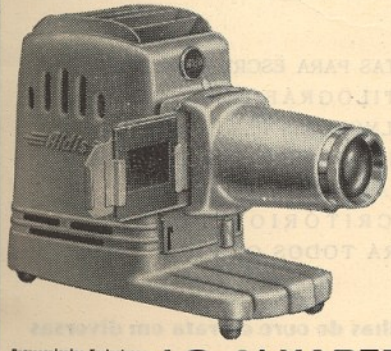
Aldis

Mostra ao mundo imagens nítidas

PROJECTORES
EPIVISORES
EPIDIASCÓPIOS
ALDIS

Aparelhos de Projecção Fixa para:

UNIVERSIDADES
INSTITUTOS
LICEUS
HOSPITAIS
ESCOLAS
BIBLIOTECAS
ETC.



Representantes Exclusivos: **J. C. ALVAREZ, LDA.**
TUDO PARA FOTOGRAFIA E CINEMA — 205, Rua Augusta, 207
Telefs. 26616 e 32342 — Telegr. Jotalvarez — **LISBOA**

AMALIE

Pennsylvania
MOTOR OIL

Produtos para a METALURGIA

ÓLEOS PARA ARREFECIMENTO E CORTE DE METAIS — ÓLEOS DE TÊMPERA — BANHOS DE SAIS — PRODUTOS DE CIMENTAÇÃO — PROTECÇÃO ANTI-FERRUGEM — DESENGORDURAMENTO E DECAPAGEM — PRODUTOS DIVERSOS

* * *

DISTRIBUIDORES:

SAMPAIO MAIA & C.ª, L.DA

Rua Bernardo Lima, 10, 3.º

LISBOA

Santos Brito, Lda.

MATERIAL ELÉCTRICO

Armazenistas de toda a espécie de cabos eléctricos para instalações nas carruagens dos Caminhos de Ferro, barcos mercantes e de guerra

Armaduras e tanques contra explosões, assim como: Interruptores, Caixas, Tomadas, Lanternas e todos os necessários acessórios para as refereridas instalações

Todas as espécies de lâmpadas de iluminação entre as quais LAMPADAS FLYEX para a desinfecção nas carruagens dos caminhos de ferro

Molas helicoidais e em espiral

Comisssões, Consignações, Conta Própria

Telefs. 25988 — 32326 Teleg. «SANBRITOS»

Rua do Arco do Bandeira, 5-2.º 3.º, e 4.º

LISBOA

MATERIAL ELÉCTRICO

PARA INSTALAÇÕES DE ALTA E BAIXA TENSÃO

ESPECIALIDADES GARDY:

Corta-Circuitos e cartuchos de alto poder de corte, alta e baixa tensão.

Disjuntores para força motriz e iluminação, calibres fixos e reguláveis.

Disjuntores de pequeno volume de óleo até 35 KV.

Dispositivos de corte em carga para seccionadores.

Interruptores e inversores de alavanca, construção normal e de comando frontal.

Seccionadores para montagem interior e exterior, etc.

REPRESENTANTE:

ANTÓNIO BARÓ

Rua da Assunção, 99-2.º-Dto. LISBOA

Telefs.: 31726 e 367006

FÁBRICA DO TRAMAGAL

MÁQUINAS E UTENSILIOS PARA A AGRICULTURA E INDÚSTRIA

* * *

MATERIAL PARA GUINDASTES, CAMINHOS DE FERRO E NAVIOS

* * *

IMPORTAÇÃO DE MOTORES «LISTER» E «BLACKSTONE» TERRESTRES E MARÍTIMOS E DE CENTRIFUGADORAS «WESTFÁLIA»

* * *

METALÚRGICA DUARTE FERREIRA

S. A. R. L.

TRAMAGAL

FILIAL EM LISBOA: Av. D. Carlos I, 17-25

MENDES PEREIRA, HERDEIROS, LDA.

FÁBRICA PORTUGUESA DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

Fundada em 1896

CAMPO GRANDE, N.º 390 — LISBOA

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

12 Medalhas de ouro e prata em diversas exposições nacionais e estrangeiras

SUMÁRIO

Nas vésperas de um festivo aniversário 3

A medida dos efeitos da variação do preço de transporte sobre o rendimento da empresa transportadora, pelo *DOUTOR J. FARIA LAPA* 5

Camilo Castelo Branco... ferroviário 8

A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário, pelo Eng.º *CARLOS MANITTO TORRES* 9

Sobre a Evolução dos nossos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º *FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO* 13

A Civilização Industrial, por *VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA* 17

Tráfego intenso em linhas de via reduzida, por *GUERRA MAIO* 20

Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste, por *EURICO GAMA* 23

Transportes Interiores de Interesse Turístico, pelo Dr. *ROGÉRIO TORROAIS VALENTE* 33

A Vida Portuguesa há 60 anos, reportagem de *REBELO DE BETTENCOURT* 36

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, tradução de *MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR* 49

Boas-Festas 52



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA

Nas vésperas de um festivo aniversário

QUANDO, pela manhã, depois de uma noite nem sempre bem dormida, abrimos o nosso jornal, não o fazemos sem alguma inquietação. O que iremos encontrar? Mais satélites no espaço, girando à volta da Terra? Mais satélites terrenos, submetendo-se, voluntária ou forçadamente, á atracção da... Ursa Maior? Mais conjuras, atentados, revoltas, assassinatos em série, e outras resultantes de ambições insofridas?

Parece que nestes confusos tempos que vão correndo, um vento de loucura ofusca a clarividência dos homens; o que, no dizer da sentença clássica, os encaminhará fatalmente para a própria perdição.

Também as fúrias da natureza, por toda a parte desencadeadas, bem mostram quanto é frágil a pobre condição humana. Aqui, tremores de terra que arrazam povoações inteiras; ali, inundações que levam a miséria e a morte a muitos lares; mais além, ciclones que a ciência prevê, mas não pode desviar, nem impedir a sua marcha de destruição.

É assaz difícil, partindo da observação dos factos ocorridos no ano cujo fim se aproxima, tirar o horóscopo do que poderá suceder no ano de 1958. Se tivéssemos, como os antigos gregos, as pitonisas de Delfos, que, com as suas contorsões e momices, os ensinavam a ler no futuro, ainda nos arriscaríamos a fazer algumas falíveis previsões. À falta de melhor, cada um pressagiará conforme o próprio temperamento, certos de que de tudo haverá um pouco. Cá por mim, seguirei as pisadas dos velhos Bordas d'Àgua que, invariàvelmente, fechavam os seus juízos com a sensatíssima fórmula, ao mesmo tempo um acto de fé e uma súplica: «*Deus super omnia*».

O que é facto incontroverso é a entrada desta «Gazeta», em Março de 1958, no septuagésimo aniversário da sua existência, caso deveras notável, visto tratar-se de uma revista de características es-

peciais. Que nos recorde só atingiu e ultrapassou esta longa idade a velha «Revista Militar», já centenária.

Atinge, pois, no ano que se inicia hoje, setenta anos, não aqueles que as leis consideram prelúdio da invalidez, mas uns setenta anos promissores de larga e radiosa vida.

Pode esta «Gazeta» orgulhar-se do seu passado, rever-se, desvanecida, no seu presente, e aguardar com confiança o futuro.

Há setenta anos um homem de rara energia e visão clara do que poderia ser o turismo em Portugal, fundou um orgão que servisse à difusão das suas ideias, revolucionárias para o tempo. Na Sociedade de Propaganda de Portugal, de cuja direcção foi um dos mais operosos membros — de par com o meu querido Vasconcelos Correia, que sempre recordo com imperecível saudade — e na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Mendonça e Costa desenvolveu extraordinária actividade. Nas suas viagens ao estrangeiro recolhia elementos e conhecimentos que aproveitava para a sua propaganda. A extensão desta pode apreciá-la quem percorrer os números desta «Gazeta», desde o seu início, ou mesmo quem se limitar a ler a secção «Há cinquenta anos», que, por feliz inspiração da sua Direcção, esta revista insere em todos os seus números.

E que diremos de Carlos d'Ornellas, o ilustre continuador da obra de Mendonça e Costa? Bastam as suas qualidades de realizador, largamente manifestadas em múltiplas iniciativas, para nos dar a certeza de que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» terá ainda um largo caminho a percorrer, sempre melhorando e progredindo, como o exige o espírito insatisfeito do seu Director.

M. PINTO OSÓRIO

A medida dos efeitos da variação do preço de transporte sobre o rendimento da empresa transportadora

Pelo Doutor J. FARIA LAPA

SE, dada uma variação do preço de transporte, o tráfego se mantivesse invariante, o rendimento da empresa transportadora acusaria variação no mesmo sentido e proporcional à variação do preço. Mas em regra não acontece assim. A procura de prestações de transporte facultada pela produção de prestações de exploração, por parte de cada empresa transportadora, é dotada de elasticidade e por isso a respectiva curva apresenta a tradicional configuração, mais expressiva até, se várias empresas exploradoras de meios de transporte diferentes concorrem no mercado. Isto significa que, de forma geral, o tráfego, pelo menos temporàriamente, e em relação a uma empresa transportadora, se contrai perante a elevação do preço, como se expande, embora porventura com menos frequência, quando o preço desce.

Ora se o tráfego, dada uma variação do preço, não se mantiver invariante, a variação do rendimento será função simultânea da variação do preço e da variação do tráfego. Assim, se se verificar um aumento de preço e, como consequência, uma contracção do tráfego, o novo rendimento será inferior àquele que corresponderia se o tráfego se tivesse mantido constante, podendo até não se verificar acréscimo de rendimento, ou mesmo verificar-se o seu decréscimo.

Quer dizer que a variação do preço tem dois efeitos distintos sobre o rendimento: um, directo, levando o rendimento a variação do mesmo sentido da variação do preço; outro, indirecto, através da variação do tráfego, de sentido contrário ao da variação do preço.

Como mensurar estes efeitos sobre o rendimento?

Foi exactamente com o intuito dessa mensuração que o Professor Corbellini, de Itália, propôs a adopção de dois índices. Em termos breves vamos explanar o seu pensamento.

Se, em qualquer período, o tráfego for V e o preço unitário de transporte for T, o rendimento será dado pela expressão

$$I = VT \qquad (1)$$

e pelo que se disse acerca das variações do tráfego em resultado das variações do preço, deve ter-se em vista que também

$$V = f(T)$$

Raciocinando em termos infinitesimais, e portanto na zona dos valores marginais, pode afirmar-se que a variação do rendimento, dentro dos limites da variação infinitesimal de T, será dada por

$$dI = d(VT) = (T + dT)(V + dV) - VT = \\ = TdV + VdT + dTdV \qquad (2)$$

Mas atendendo a que dTdV é um infinitésimo de segunda ordem, pode escrever-se

$$dI = TdV + VdT \qquad (3)$$

Estabelecendo-se a razão com os valores do rendimento, do tráfego e do preço no período imediatamente anterior àquele em que se produziu a variação do preço, e em relação ao qual

$$I_o = V_o T_o$$

virá, de (3),

$$\frac{dI}{I_o} = \frac{TdV + VdT}{V_o T_o} = \frac{dV}{V_o} + \frac{dT}{T_o} \qquad (5)$$

Se se fizer

$$\frac{I}{I_o} = i \; ; \; \frac{V}{V_o} = v \; ; \; \frac{T}{T_o} = t$$

a expressão (5) virá

$$di = dv + dt \qquad (6)$$

Note-se que i, v, t representam os valores do rendimento, do tráfego e do preço, mas agora relativos, com reporte aos valores das mesmas variáveis, antes da alteração do preço (pode adoptar-se, e adopta-se em regra, a representação percentual).

O autor define «coeficiente de eficiência» (1), C,

(1) — As designações adoptadas pelo Professor Corbellini ajustam-se ao caso em especial por ele focado, do acréscimo do preço, que produz, como efeito directo, o acréscimo do rendimento e, como efeito indirecto, através da contracção do tráfego, o decréscimo do rendimento. Talvez que, para generalização ao caso do decréscimo do preço, se adequassem melhor outras designações, por exemplo: «índice do efeito-preço», para o «coeficiente de eficiência», e «índice do efeito-tráfego», para o «coeficiente de contracção».

de uma variação do preço, pela derivada do rendimento (relativo) em ordem ao preço (relativo), isto é,

$$C = \frac{di}{dt} \qquad (7)$$

E de (6) conclui-se que também

$$C = \frac{dv}{dt} + 1 \qquad (8)$$

Igualmente se conclui de (7) que

$$di = Cdt \qquad (9)$$

o que significa que a variação relativa do rendimento é igual ao produto do coeficiente de eficiência pela variação relativa do preço.

O autor define «coeficiente de contracção» (2), S, de um aumento de preço, o valor que satisfaz a expressão.

$$S = 1 - C \qquad (10)$$

Tendo em atenção (8), resulta então

$$S = 1 - \left(\frac{dv}{dt} + 1\right) = -\frac{dv}{dt} \qquad (11)$$

o que significa que o «coeficiente de contracção» pode também ser definido pela derivada, com sinal contrário, do tráfego (relativo) em ordem ao preço (relativo).

Em suma: o coeficiente de eficiência exprime a medida em que, em termos relativos, a variação do preço actuou sobre o rendimento; o coeficiente de contracção (que se torna positivo, por a variação do tráfego e a variação do preço terem sinais contrários), indica em que medida a variação relativa do preço resultou inoperante (ou melhor, operante, em sentido contrário), em vista ao rendimento, por virtude da variação relativa do tráfego.

* * *

Se em vez de variações infinitesimais, se admitirem variações finitas, a expressão (2) virá

$$\Delta I = \Delta\,(VT) = T_0 \Delta V + V_0 \Delta T + \Delta T \Delta V \qquad (12)$$

O terceiro termo do segundo membro desta equação, ou seja $\Delta T \Delta V$, já não é desprezível, pois que já não se trata de infinitésimo, ao contrário do que sucedia na expressão (2). E daí, não podermos admitir qualquer expressão correspondente à expressão (3).

Por analogia de raciocínio, à expressão (6) corresponderá agora a seguinte

$$\Delta i = \Delta v + \Delta t + \Delta v \Delta t \qquad (13)$$

O valor do coeficiente de eficiência será agora

$$C = \frac{\Delta i}{\Delta t} \qquad (14)$$

que, tendo em vista (13), pode transformar-se em

$$C = 1 + \Delta v + \frac{\Delta v}{\Delta t} \qquad (15)$$

O valor do coeficiente de contracção, S, que, por definição, é

$$S = 1 - C \qquad (16)$$

será agora, atendendo a (15),

$$S = 1 - \left(1 + \Delta v + \frac{\Delta v}{\Delta t}\right) = -\frac{\frac{\Delta v}{\Delta t}}{\Delta t + 1} \qquad (17)$$

Daqui se conclui que, em termos finitos, o coeficiente de eficiência é a razão entre a variação relativa do rendimento e a variação relativa do preço; o coeficiente de contracção é a diferença entre a unidade e o coeficiente de eficiência ou, por outra forma, é a razão, tomada com sinal contrário, entre a variação relativa do tráfego e a variação relativa do preço, esta última reportada, por sua vez, ao novo preço aplicado, expresso em termos relativos ($\Delta t + 1$).

* * *

Definidos assim estes índices, de harmonia com a concepção do seu autor, façamos sobre eles algumas considerações elucidativas. Vamos considerar duas hipóteses: a da invariação do tráfego em face do aumento de preço; a da contracção do tráfego em virtude do aumento de preço, de forma a ser nula a variação do rendimento. E assim:

Hipótese 1 — O tráfego permanece constante, em face do aumento de preço.

Nesta hipótese, é nula a variação do tráfego e portanto

$$\Delta v = O.$$

De (13) se conclui

$$\Delta i = \Delta t$$

o que significa que a variação relativa (percentual) do rendimento é igual à variação relativa (percentual) do preço.

O coeficiente de eficiência será, como se conclui de (14) ou de (15),

$$C = 1$$

o que significa que foi total (ou de 100 %, ou de 1) a eficiência da variação do preço sobre o rendimento. E se foi total, não haverá lugar para considerar qualquer efeito traduzido pelo coeficiente de contração. De facto, de (16) ou de (17) se conclui

$$S = O$$

Hipótese 2 — O tráfego contrai-se, em virtude do aumento de preço, sendo nula a variação do rendimento.

Nesta hipótese,

$$\Delta i = O$$

De (13) se conclui

$$\Delta v + \Delta t + \Delta v \Delta t = O$$

(2) — Repete-se que as designações adoptadas pelo Professor Corbellini se ajustam ao caso em especial por ele focado do acréscimo de preço, de que resulta a contracção do tráfego. Remetemos o leitor para a nota (1).

de onde

$$\Delta v = -\frac{\Delta t}{1 + \Delta t} \qquad (18)$$

e

$$\Delta t = -\frac{\Delta v}{1 + \Delta v} \qquad (19)$$

De (18) se prova que, se for $\Delta t = 1$ (duplicação do preço), vem $\Delta v = -0{,}5$, o que significa que, se duplicar o preço, para que o rendimento se mantenha constante, basta que o tráfego sofra o decréscimo de 50 %.

O valor do coeficiente de eficiência calculado por (14) ou por (15), será

$$C = O$$

O valor do coeficiente de contracção, calculado por (16 ou por 17) será

$$S = 1$$

Quer dizer, foi nula a acção directa do aumento de preço sobre o rendimento e foi total a acção indirecta (através da contracção do tráfego) do aumento de preço sobre o rendimento.

* * *

E para terminar, exemplifiquemos.

Exemplo 1 — Aumenta-se o preço em 50 %; contrai-se o tráfego de 10 %. Portanto, $\Delta t = 0{,}5$; $\Delta v = -0{,}1$.

A variação do rendimento, segundo (13) será

$$\Delta i = 0{,}35$$

o que quer dizer que o rendimento acresceu 35 %.

Como o aumento de preço foi de 50 %, e o rendimento aumentou apenas de 35 %, daqueles 50 % resultaram inúteis 15 % (inúteis, do ponto de vista do acréscimo do rendimento).

O coeficiente de eficiência, segundo (14) ou (15) será

$$C = 0{,}7$$

E realmente $0{,}7 \times 50 = 35$

O coeficiente de contracção, segundo (16) ou (17) será

$$S = 0{,}3$$

E realmente $0{,}3 \times 50 = 15$.

Portanto, neste exemplo, sete décimos do acréscimo do preço actuaram sobre o rendimento, acrescendo-o. Os restantes três décimos do acréscimo de preço resultaram inúteis (no que respeita à acção sobre o rendimento), em virtude da contracção do tráfego (resultante, não se esqueça, de aumento do preço).

Para o transportador, como é óbvio, o ideal é que C se aproxime tanto quanto possível de 1 e que S se aproxime tanto quanto possível de zero.

Exemplo 2 — Duplica-se o preço (aumento de 100 %); o tráfego reduz-se a metade (redução de 50 %) (é intuitivo que o rendimento não sofre variação). Portanto, $\Delta t = 1$; $\Delta v = -0{,}5$.

A variação do rendimento, segundo (13) será

$$\Delta i = 0$$

o que era já intuitivo.

Como o aumento de preço foi de 100 % e o rendimento se manteve constante, resultaram inúteis, integralmente, os 100 % (repete-se: inúteis, do ponto de vista do acréscimo do rendimento).

O coeficiente de eficiência, segundo (14) ou (15) será

$$C = 0$$

E, na realidade,

$$0 \times 100 = 0$$

O coeficiente de contracção, segundo (16) ou (17) será

$$S = 1$$

E, na realidade,

$$1 \times 100 = 100$$

Portanto, neste exemplo, é nula a acção directa do acréscimo do preço sobre o rendimento e é total a acção indirecta do acréscimo do preço sobre o rendimento, através da contracção do tráfego.

Exemplo 3 — Suponhamos agora, em vez de um aumento de preço, uma baixa de preço. O preço baixou de 20 %; o tráfego cresceu de 10 %. Portanto, $\Delta t = -0{,}2$; $\Delta v = 0{,}1$.

A variação do rendimento, segundo (13), será

$$\Delta i = -0{,}12$$

o que significa que o rendimento baixou de 12 %.

Como a baixa do preço foi de 20 % e o rendimento só decresceu de 12 %, resulta que a incidência dos restantes 8 % foi anulada pelo acréscimo do tráfego.

O coeficiente de eficiência, segundo (14) ou (15) será

$$C = 0{,}6$$

O facto de C apresentar valor positivo significa que da baixa do preço resultou acção no mesmo sentido de baixa, sobre o rendimento. E a medida dessa actuação é de 0,6, como realmente se confirma, pois que

$$0{,}6 \times 20 = 12$$

O coeficiente de contracção (aqui, expansão [3]), será, segundo (16) ou (17)

$$S = 0{,}4$$

E, na realidade,

$$0{,}4 \times 20 = 8$$

Quer dizer que a expansão do tráfego conseguiu, na medida de quatro décimos da baixa do preço, atenuar o efeito dessa baixa sobre o rendimento.

([3]) — Veja-se nota ([1]).

Camilo Castelo Branco... ferroviário

Rafael Bordalo Pinheiro, que continua ser o maior caricaturista português, — o Museu, com o seu nome, ali, ao Campo 28 de Maio, assegura-lhe a imortalidade — promoveu um dia Camilo Castelo Branco — outro imortal — a ferroviário. Assim mesmo: a ferroviário! Num notável estudo de Manuel de Sousa Pinto consagrado ao grande caricaturista, encontra-se a reprodução do chistoso desenho com que Rafael Bordalo Pinheiro prestou homenagem ao mais fecundo dos escritores portugueses. Nessa caricatura, ao mesmo tempo que testemunha a sua entusiástica admiração pelo romancista do *Amor de Perdição,* Rafael Bordalo fez dele um ilustre *ferroviário*...

Reproduzimos, a seguir, a caricatura e o comentário, que é da pena de Manuel de Sousa Pinto:



Camilo Castelo Branco, visto pelo caricaturista Rafael Bordalo Pinheiro

«Escarranchado numa locomotiva, a que serve de válvula de descarga, o fecundo romancista, com um tubo de vapor na cabeça, escreve vertiginosamente, agarrado a duas grandes penas que molha num enorme tinteiro. Pela chaminé da máquina saem, envoltos em negra fumarada, muitos volumes: *Anos de Prosa, A Enjeitada, Sangue, Anátema,* e em redor dessa resfolgante caldeira literária, precipita-se uma multidão apressada, que renhidamente disputa as imensas tiras de papel, já assim preenchidas a vapor. Quer as penas que o incansável escritor maneja com ambas as mãos, quer o seu tinteiro, quer as suas botas, tudo tem rodas para ganhar tempo, e os leitores numerosos — entre os quais se vê Bordalo, sentado no chão, absorvido pela leitura — cavalgam quase todos uma espécie de velocípedes primitivos de duas rodas iguais, surgindo, a um canto da página, o torrencial Pai Dumas, com as mãos atadas na cabeça perante esse luso rival da sua pasmosa fertilidade».

A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

A génese do caminho de ferro vai — como se sabe — desde o fim do século XVII até aos primeiros anos do século XIX.

Papin, Watt, Cugnot, Blackett, Marc Séguin, etc. foram os seus precursores, mas é sòmente Stephenson quem, apoiando-se nas descobertas anteriores, materializa a ideia em embrião e dota, enfim, o Mundo da sua primeira locomotiva!...

O caminho de ferro de Darlington a Stockton — em cujo tão expressivo centenário interviemos, em Inglaterra, os ferroviários que participámos no *X Congresso Internacional de Caminhos de Ferro* (Londres, 1925) — foi apenas a revelação, que definitivamente haveria de afirmar-se, em 1830, no caminho de ferro Liverpool-Manchester.

Não pode dizer-se que a repercussão em Portugal de facto tão notável no domínio industrial e económico se haja feito esperar demasiadamente.

É certo que só vinte e seis anos depois se inaugurava a primeira linha portuguesa, mas não pode esquecer-se que a agitação política de então e, principalmente, os acontecimentos de 1846, constituíam atmosfera pouco propícia para iniciativas desta ordem, sobretudo tratando-se, para a época, duma absoluta inovação nos meios de transporte, a qual, por transcendente, despertara — mesmo na progressiva Inglaterra — não poucos sorrisos de incredulidade!...

O que vai ler-se é uma resenha sucinta da história ferroviária portuguesa, na qual, para maior clareza e simplicidade esquemática, se agrupam as linhas segundo as entidades (Estado ou empresas) a cuja exploração estiveram entregues, não só porque constituem grupos económicos bem definidos, senão ainda porque a norma evolutiva da sua concessão, construção e exploração lhes dá, dentro da rede portuguesa, um lugar absolutamente qualificado.

A designação das linhas e a sua individualização aparecem conformadas à classificação do Decreto n.º 18.190, de 28 de Março de 1930, e a ordem por que as linhas ou troços de linhas vão sendo mencionados obedece ao seguimento cronológico do termo da sua construção; por isso a mesma linha pode aparecer descrita com soluções de continuidade, interpolada a descrição doutra ou doutras cuja construção cronològicamente se lhe intercalou também; cada capítulo referir-se-á, pois, a cada uma das entidades em exploração (Estado e empresas) no período que interessa, enumeradas por ordem decrescente da quilometragem (1), a qual se deduziu, aproximadamente, dos pontos quilométricos limites de cada linha.

Por fim, terminado o descritivo e como seu corolário, veremos o significado natural que dele decorre e inteiramente coincíde, afinal, com a directriz que hoje — agora deliberadamente e pode dizer-se que sem excepção — constitui, por toda a parte, base essencial sobre que assentam as melhores probabilidades duma justa defesa e mais fácil progresso ferroviários.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

(2.464,098 kms. de v/l em exploração) (2)

Linhas Próprias

I — PRIMEIRA FASE

LINHAS DO LESTE E NORTE

(67,700 kms. de v/l)

O primeiro passo para a construção dos caminhos de ferro entre nós data de 1845, com a celebração do contracto entre o Governo e a «Companhia das Obras Públicas de Portugal» cujos estatutos haviam sido aprovados em 1844 e cujo objectivo era o de estabelecer e melhorar as vias nacionais de comunicação; no contrato em referência incluía-se a cláusula da construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira (19 de Abril de 1845).

As lutas políticas de 1846 fizeram gorar esta tentativa, limitado o esforço da Companhia à re-

Excerpto do livro do autor «*Caminhos de Ferro*» — (1936, E. N. P.), actualmente em reimpressão.

(1) Em 1936, quando se escreveu e editou o livro «*Caminhos de Ferro*», circunstância que se terá em vista no decorrer do presente estudo.

(2) Exclui-se do total a linha de Cascais, por não explorada actualmente pela C. P..

paração de alguns quilómetros das precárias estradas de então.

Quando a calma política se acentuou, a ideia do caminho de ferro à fronteira foi renovada e a proposta, então feita, de Hardy Hislop para a construção de Lisboa à fronteira de Badajoz provocou, em 18 de Julho de 1851, a nomeação de Garrett, Larcher, o Barão da Luz e Lobo d'Avila para apreciarem a dita proposta; do trabalho dos comissionados resultou a elaboração, em 20 de Outubro de 1851, das notáveis bases do concurso para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarém e daqui à fronteira espanhola.

Sob a inspiração de Fontes, então ministro da Fazenda, o concurso abria-se em 6 de Maio e encerrava-se em 31 de Julho de 1852, tendo concorrido Patrick Horste, Morton Peto e o mesmo Hardy Hislop, agora representando a «Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal», à qual provisòriamente se adjudicou a obra com a garantia de juro de 6 %.

Em 30 de Agosto de 1852 criava-se o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, do que resultou notável impulso às iniciativas de fomento nacional e, portanto, de caminhos de ferro.

Em 9 de Dezembro do mesmo ano entregava Hardy Hislop ao Governo o projecto do engenheiro Rumball, relativo ao troço de Lisboa a Santarém, que partia do largo do Intendente e ligava ao tráfego fluvial por um ramal de Chelas a Xabregas; em 3 de Fevereiro de 1853 era aprovado o projecto, mas fazendo partir a linha do Cais dos Soldados.

É curioso notar que o espírito previdente do engenheiro White, da companhia concessionária, já então se insurgia contra um mal que a experiência posterior rotundamente confirmou: as dificuldades futuras a que, por falta de espaço, se condenaria uma estação construída naquele local!...

Persistiu o Governo na sua orientação e, após a publicação de diplomas legislativos de carácter administrativo (7 de Fevereiro e 28 de Março de 1853), os estatutos da companhia eram aprovados em 10 de Maio, o contrato definitivo assinado a 11 e sancionado pela lei de 18 de Agosto de 1853; em 5 de Setembro decretavam-se as normas da fiscalização da construção e esta iniciou-se, por fim, em 17 do mesmo mês e a cargo dos empreiteiros Shaw & Waring, de Londres.

Em 5 de Setembro de 1855 suspendiam-se os trabalhos por desinteligências entre a companhia e os empreiteiros; no dia imediato, enèrgicamente, o Governo chamou a si a administração das obras e em 7 de Fevereiro seguinte cometeu-a ao engenheiro Watier, assistido dos engenheiros portugueses Margiochi e Gromicho Couceiro, aos quais também se entregara o estudo da linha do Porto.

Entretanto o Governo tentava um acordo com os empreiteiros Shaw & Waring, o qual não teve seguimento por carência de sanção legislativa; em 28 de Agosto adiantava o Estado à companhia a importância de 460.000$000 sob penhor das acções em carteira.

Em 28 de Outubro de 1856, finalmente, inaugurou-se o troço de Lisboa ao Carregado, que media 36,5 quilómetros.

Mas, apesar dos auxílios do Estado, não era brilhante a situação da companhia concessionária, cuja gerência administrativa já sofrera fundas transformações em Junho de 1853; depressa veio a interrupção de estudos e trabalhos e a situação tornou-se francamente insolúvel.

Falhada a concordata, impossibilitada a abertura da linha até Santarém no prazo prescrito (Setembro de 1857), o Governo impôs a rescisão do contrato, pois o seu fito era desembaraçar a situação e obter a construção de Lisboa ao Porto.

Feita a rescisão, negociou-se (Abril de 1857) a construção da linha do Norte até à margem do Douro com Morton Peto, pessoa tida por séria, activa e competente e cujo passado se ilustrava com numerosos trabalhos na Inglaterra e na América, enquanto o engenheiro João Crisóstomo de Abreu e Sousa assumia, por parte do Governo, a direcção superior de todos os serviços.

Entretanto, em 31 de Julho de 1857, abria-se à exploração o troço entre o Carregado e as Virtudes e em 29 de Agosto seguinte celebrava-se o contrato definitivo com Morton Peto, que recebeu a incumbência de organizar a nova companhia, que o Governo subsidiava com a quantia de 5.500 libras por quilómetro.

Não obstante os obstáculos emergentes e a morosidade dos trabalhos, novo troço, das Virtudes à ponte de Sant'Ana, se inaugurou em 28 de Abril de 1858, seguindo-se-lhe, em 29 de Junho seguinte, o daquela ponte à ponte de Asseca.

Todavia, as dificuldades que, desde o seu início, pesavam sobre a primeira linha portuguesa, prosseguiam ainda e Morton Peto não conseguiu formar a companhia projectada; honesto e tenaz, como era, assumiu, ele só, a responsabilidade de construir até Tomar em 3 anos e de Pombal a Vila Nova de Gaia o mais ràpidamente possível, deixando a cargo da futura companhia (que não desesperava de formar), apenas a construção intermédia entre Tomar e Pombal.

Apesar de, por portaria de 13 de Abril, o prazo para a constituição da companhia ter sido prorrogado até 31 de Maio de 1859, Morton Peto viu baldados todos os seus esforços, pelo que o contrato respectivo veio a ser rescindido por decreto de 6 de Junho do mesmo ano...

II — SEGUNDA FASE

a) LINHAS DO LESTE E NORTE

(437,471 kms. de v/l)

As frustradas, mas pertinazes, tentativas até aqui postas em jogo constituem a primeira fase, românticamente infeliz, da realização deste empreendimento; mas nem tudo se perdeu, pois que tais tentativas foram a base do triunfo posterior e puseram à prova a tenacidade de governantes, engenheiros e empreiteiros em trabalho tão transcendente para a época e para o meio.!...

Impossibilitada a solução Morton Peto, o Governo (30 de Julho de 1859) contratou provisòriamente a construção do Leste e Norte com D. José Salamanca, hábil empreiteiro que já fizera vantajosamente as suas provas em Espanha e Itália.

Na mesma data do contrato provisório, que estabelecia o subsídio quilométrico de 4.500 libras para o Leste e 5.400 para o Norte, abria-se o concurso para a adjudicação definitiva, que foi concedida em 12 de Setembro seguinte ao mesmo D. José Salamanca, aliás concorrente único.

Este organizou a «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses», com estatutos de 15 de Dezembro de 1859 aprovados em 22 do mesmo mês e legalmente constituída em 11 de Maio de 1860, a qual se propunha a exploração das Linhas do Leste e Norte e a construção e exploração posterior dos caminhos de ferro cuja concessão obtivesse.

Entra-se então num período de larga actividade legislativa (lei de 5 de Maio de 1860, sentença arbitral de 10 de Agosto de 1863, portaria de 24 de Novembro de 1864, acordo de 27 de Novembro de 1865, lei de 2 de Março de 1866) correspondente, sobretudo, à substituição da via de 1m,45 pela de 1m,67 (bitola preferida desde então), às controvérsias quanto à segunda via, à passagem do rio Douro e à implantação definitiva da estação do Porto.

A esta actividade política, administrativa e técnica, corresponderia não menor actividade de construção.

De facto, sem interromper a exploração, alargaram-se, de 1m,45 para 1,67, 68 quilómetros de via (Lisboa a Asseca) e construiu-se a estação de Lisboa; abriu-se à exploração até Santarém em 1 de Julho de 1861, de Santarém a Abrantes em 7 de Novembro de 1862, daqui ao Crato em 6 de Março de 1863, do Crato a Elvas em 4 de Julho e — finalmente — até à fronteira em 24 de Setembro.

Na linha do Norte abria-se Estarreja a Gaia em 8 de Julho de 1863, Taveiro a Estarreja em 10 de Abril de 1864, Entroncamento a Soure em 22 de Maio e Soure a Taveiro em 7 de Julho.

Em cerca de quatro anos e através de mil dificuldades, construíram-se e abriram-se à exploração mais 426 quilómetros (201 no Leste e 225 no Norte) o que, para a época, representa um esforço notável.

Em 25 de Junho de 1865 tomou a companhia a exploração geral das mãos do empreiteiro Salamanca, começando então o período, um pouco agitado, que precedeu e preparou a construção da última secção do Norte.

É curioso notar que, quando as Câmaras sancionaram — pela lei de 2 de Março de 1866 — o acordo de 27 de Novembro de 1865, surgiu a ideia, mais tarde realizada, de situar a futura estação do Porto na cerca do convento de S. Bento da Avé-Maria, à ilharga da Praça Nova.

A lei de 1866 localizou-a, porém, no campo do Cirne, não longe do Repouso; foi, de resto, entre este ponto e Campanhã que se dividiram as opiniões, ainda repartidas, quanto a este último local, na variante do Seminário e na que salvava o rio mais a montante.

Em cumprimento da lei de 1866, a Companhia estudou a ligação com o Porto e o estabelecimento da estação de mercadorias na margem esquerda e, após dificuldades várias, o projecto da ponte logrou aprovação em 1869.

A solução arrastava-se, porém.

A situação da Companhia, muito agravada pela crise de 1868, não era boa e apresentavam-se muito tensas as suas relações com o empreiteiro Salamanca, que até ali fora, inegàvelmente, a alma do notável esforço realizado.

Sempre apoiado na lei de 1866, o Governo intimou a companhia, em 1872, à construção imediata da última secção da linha do Norte e da estação do Porto, facto que provocou o rompimento entre aquela e o referido empreiteiro, pela recusa deste em aceitar o trabalho.

Assumiu então a Companhia, representada pelo seu novo director, o notável engenheiro Manuel Afonso de Espregueira, o encargo da construção directa, segundo um novo projecto de passagem do rio estudado pele seu chefe de construção, o engenheiro Pedro Inácio Lopes; por esta variante a ponte lançava-se da serra do Pilar ao Monte do Seminário, com menor percurso e melhor ligação para as futuras linhas do Minho e Douro.

Aceite a solução, o Governo submeteu às Cortes um projecto de acordo com a Companhia para a sua execução, o qual, sendo apresentado em 5, foi aprovado pelas comissões respectivas em 18 de Fevereiro de 1873.

Longa odisseia parlamentar se lhe seguiu e só dois anos depois — em 26 de Fevereiro de 1875 — o projecto de acordo, cativo de bastantes alte-

rações, foi convertido em lei, logo seguida do contrato de 6 de Março imediato.

Entretanto começava e prosseguia a construção da estação do Porto, ao mesmo tempo que, por virtude da nova directriz, se abandonava parte dos trabalhos de Gaia a Gervide (cerca de 3.000 metros) e o túnel da serra do Pilar (450 metros).

Os trabalhos de construção da ponte começaram a preparar-se em 5 de Janeiro de 1875 e, entregue a sua execução, por concurso, à competência do engenheiro Gustavo Alexandre Eiffel, a sua montagem estava concluída em 28 de Outubro de 1877 e a abertura do último troço até ao Porto, incluindo aquela notabilíssima obra de arte, realizava-se festivamente em 5 de Novembro de 1877, coroando deste modo tão acidentado quão glorioso período da vida ferroviária nacional.

A necessidade de melhorar a circulação impôs, muito mais tarde, o estabelecimento da via dupla no percurso Lisboa R. - Vila Nova de Gaia.

Estabelecida de início entre Lisboa R. e Campolide (como se indica adiante), tem sido construída ao longo do percurso indicado por troços descontínuos.

A abertura à exploração, no que toca às linhas do Leste e Norte (e além do percurso Bifurcação de Campolide - Braço de Prata) tem igualmente sido realizada por forma descontínua.

Com efeito entraram à exploração os troços de via dupla: até Entroncamento em 8 de Abril de 1893, de Espinho a Gaia em 15 de Abril de 1905, de Estarreja a Espinho em 26 de Novembro de 1906, de Aveiro a Estarreja em 17 de Maio de 1907, de Alfarelos a Coimbra B em 24 de Outubro de 1908, de Albergaria a Pombal em 13 de Maio de 1910, de Pombal a Alfarelos em 14 de Outubro de 1911, de Pampilhosa a Mealhada em 11 de Dezembro de 1915, de Mealhada a Mogofores em 8 de Julho de 1915, de Coimbra B a Pampilhosa em 30 de Abril de 1925, de Entroncamento a Paialvo em 15 de Junho de 1927, de Paialvo a Chão de Maçãs em 5 de Julho de 1927, de Mogofores a Oliveira do Bairro em 14 de Maio de 1929, de Oliveira do Bairro a Aveiro em 20 de Maio de 1930, etc.

b) LINHA DE CÁCERES

(81,400 kms. de v/l)

A concessão desta linha, feita à Companhia Real, sem encargo para o Estado, em 19 de Abril de 1877, visava o objectivo de captar para o porto de Lisboa, através de linhas nacionais, o tráfego das fosforites a exportar pelas importantes minas de Cáceres, objectivo garantido por contrato entre a Companhia Real e a empresa mineira, no qual se consignava o transporte mínimo de 50.000 toneladas anuais de fosforites.

Sob o ponto de vista das relações internacionais, o novo ramal (ligando Torre das Vargens a Valência de Alcântara) vinha assegurar uma derivação bastante mais curta, e mais rápida portanto, entre Lisboa e Madrid, embora as suas modestas condições de linha industrial não fossem as mais aconselhadas para este efeito.

A construção começou em 15 de Julho de 1878 e em 15 de Outubro do ano seguinte iniciava-se o serviço de pequena velocidade.

A abertura oficial a todo o serviço data de 6 de Junho de 1880.

c) RAMAL DE COIMBRA

(2,000 kms. v/l)

Pela lei de 26 de Janeiro de 1876 estabelecia-se que a linha da Beira Alta partisse da estação de Coimbra, seguindo à fronteira por Santa Comba Dão.

Vicissitudes diversas, noutro ponto referidas, promoveram que a primeira solução fosse (lei de 23 de Março de 1878) substituída por outra em que a origem da linha se fixava na Pampilhosa e se obrigava a concessionária à construção de um ramal que da estação de Coimbra, na linha do Norte, se dirigisse à referida cidade, com o objectivo — explicava-se — de facilitar o acesso ao Mondego das mercadorias que, vindas da Beira, procurassem a via fluvial para alcançarem exportação pela Figueira da Foz.

A construção do ramal de Coimbra não se efectuou tão ràpidamente como a da linha da Pampilhosa à fronteira e nem sequer estava iniciada quando, pela lei de 2 de Maio de 1882, se decretou definitivamente a construção da linha de Oeste.

Na citada lei outorgava-se à Companhia Real a concessão do seguimento à Figueira da linha de Oeste e a de um ramal para Alfarelos; por outro lado, a lei de 31 de Março de 1880 adjudicara à Companhia da Beira Alta a linha da Pampilhosa à Figueira, e esta, inaugurada em 3 de Agosto de 1882, viria a ser fortemente prejudicada desde que entrasse em exploração a parte concorrente acima referida.

Tão evidente era o facto que a lei de 1882 (votada, aliás, quando a construção Pampilhosa-Figueira tocava já o seu termo) previa a reclamação da Companhia da Beira Alta.

E esta deu-se efectivamente e só não prosseguiu sob a condição, aceite pela Companhia Real, de que esta chamasse a si a construção e a exploração do ramal de Coimbra, encargo de que a Beira Alta desejava libertar-se.

Foi o que se fez, transferindo-se a concessão em 1883 e abrindo-se o ramal à exploração em 18 de Outubro de 1885.

(Continua)

Sobre a Evolução dos nossos Caminhos de Ferro

Algumas notas

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

HÁ cerca de um ano publicámos aqui algumas páginas, em que evocámos o início dos nossos caminhos de ferro, com as suas naturais hesitações e dificuldades, com as suas lutas e sacrifícios, pequeninos interesses e grandes dedicações e entusiasmos; e descrevemos, em rápidos traços, as nossas primeiras e principais linhas, a do Leste e a do Norte.

Não sei quando, nem sei mesmo se algum dia faremos o estudo das restantes linhas da nossa rede.

O que, a seguir, se vai ler é o resumo e a síntese, sem grandes preocupações de ordenação, de algumas das numerosas notas, que para aquele fim coligimos.

*

Já aqui se acentuou que a marcha da construção dos nossos caminhos de ferro não foi uniforme nem constante e que a evolução da nossa rede foi bastante desconexa, por falta de ideias definidas e de um plano estabelecido com, pelo menos, as principais directrizes.

E não foi sem porfiado trabalho que chegámos ao esboço do traçado de uma rede ferroviária, a que só muito tarde, muitos anos depois, se poderia com alguma propriedade dar esse nome.

O defeito inicial foi — e ainda hoje lhe sofremos as consequências — não ter sido elaborado um plano geral, embora esquemático e sujeito a naturais correcções futuras.

Interesses poderosos nas regiões, que o caminho de ferro havia de cortar, influências e pressões políticas no governo e no parlamento, o modo de ver diverso dos vários homens que se sucediam a curto prazo no poder, tudo isso e outras circunstâncias mais não permitiu que se olhasse sempre, se é que alguma vez se atendeu, às regras e directivas que a técnica aconselhava.

E, assim, se atentarmos bem na forma por que foram traçadas e construídas as nossas linhas férreas, pelo menos em grande parte, encontraremos muita coisa que será difícil justificar, quer no que respeita à melhor forma de desempenharem a sua função essencial para as regiões, quer à ligação dos pontos extremos a servir, quer mesmo à melhor adaptação à orografia e hidrografia do País.

Os traçados mais directos, principalmente em relação aos objectivos distantes, não foram os que primeiro, nem os que melhor se realizaram.

E é hoje ainda — e foi sempre — objecto das maiores críticas a forma como foi encarado o caminho mais directo e mais rápido que nos ligasse ao país vizinho e, através dele, à França e ao centro da Europa.

O nosso território continental — escreveu o Prof. Vicente Ferreira — é de forma alongada e cortado, transversalmente, pelos dois grandes vales do Tejo e do Douro. Considerados no aspecto ferroviário, são três países distintos, quase isolados: um, ao norte do Douro; outro, entre o Douro e o Tejo; o terceiro, ao sul do Tejo.

Ora o Norte está ligado ao Centro por uma única ponte, a do Douro, na linha do Norte; o Centro liga-se ao Sul também por uma só ponte, a de Muge, na linha de Vendas Novas, pois a da Praia dá ligação para Espanha mas só muito indirectamente serve a rede do Sul.

E todas para via única.

A rede do Minho e Douro tem duas ligações com a Espanha; a do Centro, três; a do Sul, nenhuma, está isolada.

Contudo — frisa Vicente Ferreira — temos mais ligações com a Espanha do que entre os três núcleos referidos do continente português. E escreve incisivamente: «O contrasenso económico e político, que representa tal sistema, é evidente.

«Sob o ponto de vista militar constitui um perigo; sob o ponto de vista económico, um obstáculo para o desenvolvimento do país.

«Dispusemos a nossa rede para servir um grande tráfego internacional que não existe; deixámos incompletas as redes destinadas a servir o tráfego interno, que nos convém criar e desenvolver.

«Se quisermos esvaziar o país dos seus habitantes, temos portos numerosos e linhas férreas hàbilmente dispostas para esse fim; se quisermos mantê-los no território, para explorarmos os seus recursos, só encontramos obstáculos.»

Há, pois, um erro — ou, para se ser mais justo, um ponto de vista que hoje nos parece errado — nos primitivos delineamentos da nossa rede, embora não possamos, em boa verdade, negar que muitos aspectos, que hoje vemos, então se não veriam fàcilmente, e as circunstâncias políticas, económicas e sociais mudaram de tal forma que nem sempre a comparação e a crítica se podem fazer com tão cómoda simplicidade.

E não devemos nem podemos esquecer, sem a mais grave injustiça, que tivemos, entre os pioneiros dos nossos caminhos de ferro, homens da mais alta envergadura, a começar por Fontes, o gigante do primeiro impulso, Cardoso Avelino, Lourenço de Carvalho, Serpa Pimentel, etc., etc., e essa pléiada magnífica de engenheiros e técnicos, que nunca deixaram em situação desairosa a engenharia portuguesa, antes tiveram o apreço e o louvor de homens como o grande Wattier: Joaquim Nunes de Aguiar, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Vitorino Damásio, João Evangelista de Abreu, Sousa Brandão, Frederico Pimentel, Luciano de Carvalho, Espregueira, Pedro Inácio Lopes, João Joaquim de Matos, Joaquim José Machado, Miguel Pais, Tavares Trigueiros, Costa Serrão e tantos, tantos outros.

*

Malograra-se uma primeira iniciativa em 1844 e 1845, que não passara, a bem dizer, de vaga aspiração; mas, acalmadas as perturbações políticas originadas pelo advento do regime liberal, procurou-se construir uma linha que, de Lisboa, ligasse o nosso País com a Espanha, por Badajoz, sendo a esse tempo objectivo apenas secundário a ligação com o Porto.

Foi essa, na verdade, a grande preocupação no início dos nossos caminhos de ferro, a ligação com a Espanha por uma linha que, no seu conjunto com aquelas a que se havia de seguir, fosse a grande artéria transatlântica.

A Espanha isolara-se do sistema ferroviário europeu, adoptando a bitola de 1,67 m., diferente da francesa, sob o pretexto de aumento da potência das locomotivas e da maior capacidade e comodidade do material circulante; na realidade, por motivos de ordem estratégica.

Portugal, porém, sob a influência dos técnicos ingleses e franceses, que de início predominaram entre nós, deu preferência à bitola de 1,44 m. da Europa central e, na realidade, mais adequada ao acidentado do nosso território.

E assim se construíram, de 1854 a 1859, as linhas de Lisboa à Ponte de Asseca e do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal — 136 quilómetros com via de 1,44 m.

Mas, em 1859, atendendo aos inconvenientes, indiscutìvelmente de ponderar, do nosso isolamento a um canto da Europa, sem ligação directa nem sequer com o país vizinho, foi adoptada a via de 1,67 m. e modificadas as linhas já construídas. As novas concessões, quer das linhas do Leste e Norte, quer do Sul e do Sueste, e todas as posteriores, foram já obrigatòriamente com esta bitola.

Fernando de Sousa, em uma conferência na prestigiosa Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, em 1927, diz que, se fôssemos hoje delinear a nossa rede ferroviária, optaríamos pela via de 1,44 m., mais adaptável ao nosso território e com a vantagem de poder vir a ligar-se à rede central europeia. E que a Espanha, que então se encontraria, por sua vez, isolada entre duas redes de diferente bitola, se veria obrigada a modificar a sua, do que logo beneficiaríamos.

É bem provável que assim sucedesse, mas não podemos esquecer que isso, que hoje nos parece sobremaneira evidente, não o seria tanto para os homens que, naquele tempo, tinham de arcar com a responsabilidade de tal resolução.

*

Logo no início dos nossos estudos ferroviários, o Conselho de Obras Públicas e Minas emitiu, em 19 de Janeiro de 1854, um notável parecer, em que justificava um incipiente plano geral de construções que aquele Conselho propunha.

Perfilhavam-se nele as linhas do Norte e Leste, já a esse tempo decretadas, e com três ramificações, que o Conselho sugeria: uma, ao norte do Douro, do Porto à Régua; outra, ao norte do Mondego, através da Beira, em direcção à fronteira e Salamanca; a terceira, ao sul do Tejo, de Estremoz, por Évora, com dois ramais para Alcácer e para o Guadiana, junto a Mértola.

Após 15 anos de sucessivos reveses, iniciados com a malfadada Companhia das Obras Públicas, podia dizer-se, em 1860, que vingara, enfim, a implantação dos caminhos de ferro entre nós.

Ao norte do Tejo, estava em exploração o troço da linha de Leste, de Lisboa à ponte de Asseca; no sul, do Barreiro a Bombel.

Para só referir os pontos essenciais, em Julho de 1867, proviam-se duas linhas de via larga, ao

norte do Douro, do Porto, por Braga a Viana em direcção à fronteira da Galiza, e outra, igualmente do Porto, que pelo Vale do Sousa e Penafiel seguiria até ao Pinhão.

Em Janeiro de 76, mandou-se abrir concurso para concessão de uma grande transversal que, partindo de Coimbra, ou proximidades, seria a futura linha da Beira Alta; e outra, de Abrantes à fronteira, em direcção a Malpartida, génese da futura Beira Baixa, mas que então era encarada como a ligação mais rápida com Madrid, por Talavera.

Tudo isto, porém, era desconexo e só em Abril de 74 surgira a ideia de um plano que o ministro António Cardoso Avelino ordenara à Junta Consultiva de Obras Públicas que elaborasse e, não só para o Continente, de via larga, mas também, de via estreita, para o Continente e Ilhas adjacentes.

A Associação dos Engenheiros tomou, em 1876, a iniciativa do estudo de um plano, do qual resultou a proposta de lei apresentada às Cortes por Lourenço de Carvalho, mas que não chegou a ser transformada em lei e, por isso, a construção dos nossos caminhos de ferro continuou ao sabor da inspiração ou das ideias e interesses de momento.

Elvino de Brito, em 1898, manda estudar o plano das redes complementares ao norte do Mondego, ao sul do rio Liz e, em 1899, na zona entre o Mondego e o Tejo.

A rede complementar ao norte do Mondego foi aprovada por decreto do mesmo ministro em Fevereiro de 1900; o plano ao sul do Tejo, em Novembro de 1902, por Manuel Francisco Vargas, e o da zona central por Malheiro Reimão, em 1907.

Vários outros planos, numerosas discussões, algumas interessantíssimas como as dessa prestimosa Associação dos Engenheiros Civis, até há bem pouco tempo tão respeitada; mas tudo de pouca eficiência prática para regularização da nossa rede ferroviária. Toda essa luta de inteligência e de vontade, porém, não é para esmiuçar nestas simples mal ordenadas notas. Sê-lo-á talvez um dia, se Deus me der melhor disposição de espírito.

*

Na história das primeiras décadas dos nossos caminhos de ferro, podemos considerar os seguintes períodos:

Um primeiro período de dois anos, espécie de gestação, ocupado com estudos, programas, tentativas, dificuldades técnicas e principalmente financeiras, mas que, ainda assim, viram nascer para o serviço público os troços de Lisboa ao Carregado, às Virtudes, à ponte de Santana, à ponte de Asseca e nem sequer chegou a atingir Santarém. No Sul, apenas se chega às proximidades de Vendas Novas.

Segue-se um segundo período, de 1859 a 1865, no qual, vencidas as dificuldades e hesitações, com decisão e pulso rijo, se entra em uma fase de trabalho e entusiasmo. Chega-se a Badajoz, já com a linha de 1,67 m; a Gaia; a Setúbal, Evora e Beja.

Deste período escreve a «Revista de Obras Públicas e Minas»:

«num país, em que antes quase se ignorava o que eram caminhos de ferro e em que havia tudo a criar, 434 quilómetros de linha férrea, 1314 aquedutos e pontões, 70 pontes e viadutos, 40 estações, 239 casas de guarda, 346 mil metros de via assente...»

Mas os sete anos seguintes são, em doloroso contraste, um período de paragem, «em que o pessoal se dispersou e o material apodreceu ou se cobriu de ferrugem».

Em 1872, inicia-se nova quadra de trabalho, na qual o Estado toma parte mais activa. Tem a seu cargo os caminhos de ferro do Minho e do Douro, como tinha já os do Sul e Sueste; a nossa pequena «rede» atinge Braga, Valença, Barca d'Alva, com obras de arte de grande vulto como as pontes da Cávado, do Lima (640 m.), do Coura, do Tâmega, Vila Meã, Pala, do Douro na Ferradosa; os túneis do Tamel (980 m), da Tapada de D. Luís (1086 m.), dos Encambalados (1620 m), etc.

Nas fronteiras, as grandiosas pontes do Minho, em Valença, com 385 metros; do Agueda, em Barca d'Alva, com 196 metros.

É ainda deste período a obra d'arte mais importante, ainda hoje, dos caminhos de ferro portugueses, a ponte Maria Pia, com o seu grandioso arco de 160 metros de corda e 61,50 metros de altura, e que só por si daria especial lugar a um período da história dos nossos caminhos de ferro.

Desta época é também o ramal de Cáceres, que estabelece o quarto ponto de ligação com as linhas espanholas. Outra empresa lança-se na construção da linha da Beira Alta e, com a linha do Porto à Póvoa do Varzim, depois prolongada até Famalicão, inicia-se em Portugal a via estreita.

Em um período seguinte é agora a Companhia Real a grande construtora. A linha de Oeste, com os ramais de Sintra e de Alfarelos; as linhas Urbana e de Cintura; Cascais, Beira Baixa. Em todas estas linhas, obras de arte das maiores e mais difíceis da nossa rede: o túnel do Rossio, as pontes de Lares (553 m.), do rio Soure (119 m.), a do Tejo em Abrantes (460 m.) e as numerosas pontes das linhas da Beira Baixa e Oeste.

Inicia-se uma nova fase nos nossos caminhos de ferro, com todas as suas felizes consequências para a exploração: a via dupla nas linhas do Leste

até Entroncamento, do Norte, Urbana e de Cintura, por troços evidentemente.

A companhia dos Caminhos de ferro Meridionais empreende e desenvolve os trabalhos para a linha do Setil a Vendas Novas, de importância capital para a ligação da rede ao norte e a sul do Tejo, com numerosas pontes entre as quais a Ponte D. Amélia, com 840 metros, a maior ponte de caminho de ferro da Península; os Caminhos de Ferro do Mondego lançam-se na construção da linha da Louzã.

No Minho e Douro, conclui-se a linha do Douro e abre à exploração o ramal da Alfândega, com um túnel de 1260 metros, 290 dos quais sob as ruas do Infante D. Henrique e da Alfândega.

Na via estreita, a linha de Guimarães parte da Trofa algaliada na do Minho, toca em Vizela, serve uma região intensamente industrial e chega a Guimarães; a do Tua chega a Mirandela e a do Dão dirige-se a Viseu.

Um período seguinte pode considerar-se de quase inacção por parte das companhias e de labor intenso nas redes do Estado.

A linha de Evora atingira já Estremoz; prossegue o ramal de Moura, que é aberto à exploração até Pias; a linha do Sul chega a Faro, transpondo a serra de Monchique pelo túnel de Valdisca.

No Minho e Douro, é aberta a linha urbana, de Campanhã ao Porto, com o importante túnel de S. Bento; é empreendido o prolongamento da linha do Minho de Valença para Monsão; prosseguem os trabalhos na linha do Tâmega para a levar até Amarante; na linha do Corgo, que atingira já Vila Real, caminha-se na direcção de Pedras Salgadas, Vidago e Chaves; no Sabor, parte-se do Pocinho, vence-se o Douro pelo importante viaduto de 295 metros e atacam-se os primeiros contrafortes da tremenda subida para Moncorvo.

A linha de Guimarães segue para Fafe e a de Tua chega a Rossas, a estação de maior altitude em linhas portuguesas.

No Sul, a linha de Setúbal é prolongada para o vale do Sado até às margens deste rio; a de Évora caminha de Estremoz para Vila Viçosa; a do Sul, para Tavira e Vila Real de Santo António; o ramal de Moura chega a seu termo e de Tunes inicia-se um ramal que, por Silves, atingirá Portimão e, mais tarde, Lagos.

E, assim, ao fim de cinquenta anos, os nossos caminhos de ferro somam 2.657 quilómetros em exploração e 239 em construção.

*

De 1854 a 1856, construíramos apenas 36 quilómetros, os nossos primeiros passos. Mas, em 1864, dez anos depois, tínhamos 693,5 quilómetros — quase vinte vezes mais; em 1874, 812 quilómetros; em 1884, subíramos já a 1516 quilómetros; em 1894, 2352 quilómetros; em 1907, 2753 quilómetros; em 1915, 3.135 quilómetros, etc.

Seria interessante ver a percentagem de linhas construídas anualmente nos diversos períodos, reflexo vivo da intensidade ou estagnação dos trabalhos e índice seguro da boa ou má situação financeira das empresas e até do Estado. Mas isso ficará para o estudo aprofundado, se chegar algum dia a fazer-se.

A Civilização Industrial

"para a humanização de seus agentes e instrumentos"

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

TENHO reparado que nos últimos anos se fala muito em comunidade de nações, em subsistir através de cooperação, ou mesmo mais recentemente, de mercados comuns. Não é sòmente na economia que esta atmosfera de interesses se avoluma. É também na actividade intelectual, na política, na possibilidade de deixar às nações um substracto étnico e administrativo que as isole por fronteiras, mas que liberte suas sociedades intelectualizadas para o convívio e para a cooperação. Isto fê-lo a Idade Média com a Cristandade que, se não fora a pulverização de Estados nos séculos XVI e seguintes, atingiria em Comunidade Universal as Américas, a Ásia e mesmo a Africa retardatária. Porém, enfrentado como realidade histórica o fenómeno de desintegração da Cristandade, fica-nos, volvidos já quatro séculos de experiências, a possibilidade de a integrarmos de novo pelo menos numa Europa Federal que, para além de limitações geográficas, pode alargar-se espiritualmente por outros continentes que hoje dela aproveitam. Ora se existiu uma Cristandade, e se hoje é viável uma Europa, isso deve-se a formulações teóricas, a doutrinas que a História e a Filosofia elaboram, que a seu tempo passam às escolas, pouco depois aos jornais e outros meios de divulgação, e correm então com ligeireza em todos os cérebros intelectualizados.

Na Idade Média, fosse um príncipe ou um santo, fosse um mestre ou um monge, fosse um artífice ou um aprendiz, todos respiraram a ideologia cristã, na caridade, na crença da providência divina e da existência da Cidade de Deus, no ideal cavaleiresco. Esta ideologia estava para a cultura da época como a Atmosfera está para os seres vivos: respiram-na sem darem por ela. Retirem-na e eles sentem colapso, senão a destruição.

Outro tanto está a fazer-se de momento na Europa: prepara-se uma ideologia em moldes teóricos. O livro, a rádio, os jornais, as escolas divulgá-la-ão para a atmosferizar... Há Institutos Internacionais de Estudos em Itália, em França, na Alemanha — a própria UNESCO publica sobre a sua égide dezenas de revistas de nível teórico para o efeito. Foi-se mesmo mais longe. Já se criou um Centro de Altos Estudos Europeus na Universidade de Estrasburgo, cujo plano de estudos por exemplo no lectivo de 1955-1956 constava de: Economias Nacionais e economia europeia; Morfologia das instituições políticas da Europa Contemporânea, estrutura das classes sociais da da Europa; Problemas de civilização e o espírito europeu. Ministram estes cursos professores catedráticos e homens públicos de toda a Europa. Mais longe se foi ainda: em arremedo da ONU, surge o Conselho da Europa, que escolheu como sede a bela capital da Alsácia. Estrasburgo converteu-se a partir de 1948 em Capital da Europa.

Tomado este fundo, sentimos que é possível subordinar a nossa conduta de intelectuais, de cientistas, de técnicos a essa atmosfera de cultura que há-de moldar a vivência humana em dados momentos históricos. E a sociedade, como estrutura conjunta de homens e de empresas, é realmente um complexo com variáveis funcionais, tais como a contribuição histórico-geográfica, a Educação ou o Treino, e a Atmosfera ou a cultura.

Neste artigo e por hoje fixar-nos-emos especialmente nalgumas características da sociedade em que vivemos, na medida em que a mesma é

um organismo vivo alimentado pelos produtos desse magnífico instrumento de trabalho a que se chama Indústria.

E sublinho a minha intenção de tomar a Indústria como um instrumento de trabalho ao serviço da Sociedade e não a Sociedade ao serviço da Indústria. Inversões como esta seriam as que pusessem em cada homem que é também profissional, aquele ao serviço deste. Em cada homem, o profissional é em si um meio, um instrumento e não um fim. Ser farmacêutico, ser geólogo, ser contabilista, ser qualquer coisa é um defeito. Ser engenheiro é usar de instrumentos de trabalho. Porém o homem em si está em permanente possibilidade de se ultrapassar, de se valorizar. Claro que essa valorização não dispensa o progresso e o estudo na mesma profissão; esta é contudo um acidente na vida do homem que se realiza existencialmente. A preocupação de cada um se identificar na própria profissão, usando, até na sociedade os títulos que a mesma confere, quanto a mim é erro igual ao que o comunismo russo pratica, reduzindo a pessoa humana a peça de sistema útil. A Europa impõe-se contra esta prática. Devemos seguir-lhe o exemplo. Para isso é preciso termos à nossa volta uma atmosfera de ideologias próprias ao fim da realização humana.

Procuremos contribuir para adensar essa atmosfera estudando por exemplo a constituição histórico-geográfica em que se originou a Civilização Industrial. Se em nós houver o conhecimento das razões por que determinados movimentos da técnica e do espírito actuam, então mais fácil nos é darmos pela existência duma atmosfera de cultura. Ou melhor humanizaremos a Técnica.

Como, onde e quando nasceu a Civilização Industrial que hoje interessa toda a vida humana dos países desenvolvidos? A resposta, se for arrancada ao saber divulgado pelas revistas de ilustração comum, é que essa civilização nasceu no século XVIII e em Inglaterra, quando James Watt inventou a máquina de vapor.

Ora esta resposta é de ilustração comum, como digo. James Watt, nessa maravilhosa Inglaterra de 1770, em que os Lunáticos jantando em «The Lunar Society of Birmingham», misturavam temas de filosofia, de música, de poesia, com os de ciência e de técnica, James Watt — dizia eu — com os seus colegas lunáticos (lunáticos por serem sócios da Lunar Society!), e eram eles: o astrónomo Herschel, o médico, poeta e filósofo Erasmo Darwin, o mecânico Matt Boulton, os químicos Wedgwood e Priestley e até o hóspede americano, Benjamin Franklin, político e físico — todos com Watt contribuíram não para a origem da Civilização Industrial, mas sim para a Revolução Mecânica dentro da Indústria, o que é diferente.

Dirão então que fora do século XVIII a origem da Civilização Industrial irá parar aos confins da história, lá para a Mezopotâmia ou para o império micénico ou romano, talvez mesmo para a Idade Média europeia. Aí grandes capitais aplicados pelo estado e pela nobreza ou por comerciantes e burgueses ricos deram origem a empreendimentos notáveis, ainda hoje perduráveis, como nas ruínas de Creta, na muralha da China, no Coliseu Romano ou nas Catedrais Góticas! Não! Tudo isso é produto do capitalismo em seus aspectos vários de realização. Capitalismo não é Indústria, senão factor industrial. Se a mecânica aplicada do século XVIII e o Capitalismo histórico não bastam para originar a Civilização Industrial, onde ir delimitar o fenómeno?

Aqui recorro a um mestre, o prof. John U. Nef, da Universidade de Chicago, que sobre o Nascimento da Civilização Industrial fez tese nova.

«O que é a Civilização Industrial? Ela repousa sobre dois fins que vamos chamar a qualidade e a quantidade. O que distingue a civilização industrial de todas as civilizações anteriores é o facto que a procura do quantitativo tornou-se o elemento primordial, com o risco mesmo de perder-se — o risco é iminente! — a procura dos valores evocados pelo qualitativo, valores essenciais todavia como adiante diremos para conformar a tal atmosfera.

Quase sempre os dois elementos são ligados intimamente. Podemos distingui-los. Se a satisfação essencial depende de cálculos estatísticos de peso, de volume, de preço e de tempo, a satisfação é quantitativa. A satisfação qualitativa, pelo contrário, é transcendente a toda a medida estatística. O aspecto qualitativo é o elemento primordial para o artista e para o homem de fé. O aspecto qualitativo nos eleva acima da duração, do preço e de toda a estatística. Depende duma harmonia entre as impressões dos sentidos e a nossa vida interior. Por conseguinte compreende um fim prático (que agora se esquece na procura da quantidade), fim prático que é obter um resultado cómodo, conveniente, um objecto que funcione fàcilmente e não se gaste logo de seguida, que seja durável.

Este fim prático é menos a multiplicação que o aperfeiçoamento.

A Civilização Industrial dos nossos dias é caracterizada pela predominância do aspecto quantitativo, pela produção em série. Não é que não se procure a comodidade nos objectos fabricados, tais como as lâminas de barbear ou os automóveis. Mas quando a comodidade compreende a durabilidade, hesita-se de fazer coisas duráveis, com o pensamento subentendido que vale mais fabricar muito do que fabricar objectos de difícil substituição.

Assim um inglês, Mr. Blossom, que se ocupava da reconstrução das casas destruídas pela guerra de 1939-45, exprimiu o pensamento de que não se deve construir para mais de 20 anos. A comodidade que se procura é a comodidade da substituição; esquece-se na prática que há outra comodidade: a de ficar onde se está nos antigos quadros: é uma consequência talvez dos iluminismos e romantismos históricos que, em choque, vieram derramar-se na inquietação existencial de agora, em que o homem existe para ser amanhã outro diferente do que é hoje — e isso agrada-nos se bem que nos desgaste!...

O homem procura o novo, mas não deixa de procurar o durável. Quando se muda de habitação, de ocupação ou de mulher, é a um certo preço. Se a substituição frequente das fundações duma vida humana não produz desespero ou mesmo doença, torna em todo o caso a vida menos séria, mais superficial; torna também os prazeres menos requintados; deseduca-nos em suma.

Na economia duma sociedade moderna a produção em série dum grande número de bens torna mais difícil a aquisição do que pode dar-nos ao mesmo tempo, a alegria, a instrução e a inspiração. Os meios de produção e de consumo atiram-nos a trabalhar o mais depressa possível, o que pode engendrar uma doença psicológica e fisiológica. Os produtos industriais tornam-se de tal modo densos que o seu número impede às vezes o goso dos mesmos. Nas grandes cidades europeias e americanas há agora tantos automóveis que bloqueiam a circulação e diminuem os prazeres do automobilismo.

Por isso, enquanto a essência da civilização industrial é a multiplicação, a essência da cultura é a selecção. Valéry julgava o artista pelo carácter das suas recusas; faremos o mesmo com o homem culto. Afastando-se do barato, do banal, do superficial, sempre que possa, o homem culto pode criar um estilo de vida que o fará gozar de alegria.

Vai-se mais longe na economia marxista ou neo-clássica, em que o objecto principal da produção, e também do consumo, é economizar os materiais, a duração e o esforço manual e intelectual. A economia do artista, em contrapartida, é feita para que a sua obra dure.

Que resulta do facto que os homens sejam levados a preferir a procura da quantidade à qualidade? É evidente que o que distingue a sociedade moderna de todas as anteriores — é a abundância».

O mundo ocidental dispõe hoje cem vezes mais de comodidades materiais que no século XV do nosso Infante ou dos nossos poderosos reis descobridores e comerciantes. A própria máquina nada tem de novo nela mesma; o que é novo é a substituição da mão de obra pela máquina para satisfazer o essencial das nossas necessidades materiais.

E esta economia nos deu progresso espantoso da quantidade, da velocidade e da higiene.

Lembrando Spengler, um pensador que a seu tempo me entusiasmou quando o estudei, o autor da «Decadência do Ocidente», completa-o resumindo: a Civilização, estádio cosmopolita a que chegamos, funda-se numa economia por quantidade; por outro lado a Cultura, formação histórica donde vimos, fundava a sua economia na qualidade. Mas, na opinião de Spengler, os ciclos da Cultura duram 1000 anos e, portanto, de qualquer modo, não nos é fácil nem vantajoso querer estruturar a nossa atmosfera fora da Civilização europeia em que vivemos: seria quixotismo de românticos...

Dito o que é a Civilização Industrial, nos próximos artigos localizarei onde e quando apareceu, seus factores e seu destino.



SANTA COMBA DÃO — Aspecto de uma tarde de nevão

TRÁFEGO INTENSO EM LINHAS DE VIA REDUZIDA

Por GUERRA MAIO

EM 1911 ou 12, encontrando-me no rápido do Porto com o Eng.º Manuel Maria d'Oliveira Belo, administrador da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, felicitei-o pelo serviço acabado de oferecer ao público, dando-lhe dois comboios diários entre Santa Comba Dão e Viseu, linha até então servida por um único comboio, o correio, além do já clássico tranvia das terças-feiras, para a feira de Viseu.

O digno homem agradeceu, mas objectou que não sabia se poderiam manter um tal serviço, depois da abertura da nova linha férrea do Vale do Vouga, de Espinho a Viseu, pois o tráfego do Porto até então, vindo pela via Pampilhosa, era importante e de que aquela companhia viria a participar. Demais a Companhia do Vale do Vouga fazia o serviço econòmicamente, sem sinalização e com o pessoal das estações limitado ao mínimo. Os chefes das estações eram, em algumas delas, simples factores e eles mesmo levavam as bagagens ao furgão, enquanto que a Nacional de reduzida só tinha a linha, pois o pessoal era numeroso e a sinalização, como a da via larga.

O novo comboio da linha do Dão recebia correspondência do rápido da manhã de Lisboa e chegava a Viseu às 16 horas, com um percurso de 7 horas e meia, ou fossem 4 horas menos que o correio. De Viseu partia-se igualmente às 16 horas para se chegar a Lisboa antes da meia noite. Em qualquer dos casos, o público ficara com viagens cómodas, de dia, e sem o incómodo transbordo, em ambos os casos, em Pampilhosa a horas mortas.

Prevendo a concorrência da Companhia do Vale do Vouga, a Nacional deslocara para as 5 h,10 o comboio da tarde, oferecendo assim aos passageiros uma viagem rápida, para o Porto, onde se chegava pelas 13 horas, além da ligação em Pampilhosa com o rápido da manhã para Lisboa, serviço que, talvez pela hora matinal em que o comboio partia de Viseu, não deu resultado.

Inaugurada na sua totalidade a linha do Vouga, estabeleceram-se ali dois comboios, entre Aveiro e Sernada e entre Espinho, e Viseu, um directo a Viseu e outro, parcializado entre Espinho e Sernada e daqui para Viseu, afim de dar ao tráfego regional a faculdade de se poder ir de manhã à capital da Beira Alta e regressar à tarde.

Os receios da Companhia Nacional não se consumaram, pois os novos comboios, com ligação com os rápidos da C. P., tiveram o franco favor do público.

Veio a guerra de 1914/18, os comboios foram obrigados a consumir lenha em vez de carvão, mas nem por isso o tráfego foi reduzido.

Mais tarde a Companhia do Vale do Vale do Vouga, que, como é sabido, era francesa, foi nacionalizada, passando pouco depois a ser dirigida pelo Eng.º Tristão Ferreira d'Almeida, na qual introduziu notáveis melhoramentos, já estabelecendo novos comboios, já transformando o material, cujas carruagens construídas em França deixavam muito a desejar, bastando dizer que não tinham W. C. em qualquer das três classes. Os compartimentos muito estreitos, foram alargados e as classes reduzidas a duas, 1.ª e 3.ª, todas com toucador, sendo os tectos elevados e nalgumas suprimidas as plataformas, belas para se gosar a paisagem, mas incómodas com mau tempo. Tudo isto feito com os recursos da companhia e os passageiros encontraram nelas o conforto de que desfrutavam nas modernas carruagens da via larga.



SEIA — Ponte sobre o rio

Tristão Ferreira d'Almeida descia aos mais pequenos pormenores, para melhorar a exploração e quando ia à linha, o que fazia com frequência, nada lhe passava desapercebido. Até me encomendou para Paris, um relógio de algibeira especial para dentro das carruagens medir a velocidade dos comboios. O público correspondeu amplamente ao serviço oferecido e durante a última guerra, havendo já um tráfego intenso, nenhum comboio foi suprimido. De iniciativa sua foi a construção de automotoras — as primeiras que houve em Portugal — feitas sob a sua direcção, e com tal perfeição que, passados 20 anos, ainda estão em serviço.

Visto o sucesso das automotoras e o conforto por elas oferecido, a Administração do Vale do Vouga julgou impor-lhes uma taxa de velocidade. Ferreira d'Almeida resistiu quanto pôde para que a taxa não fosse estabelecida, porém a Administração insistia, embora a título de experiência. Mas ele tinha razão, o público aceitou-a de má vontade e, passado tempo, foi suprimida.

No sentido de abreviar a marcha dos comboios e bem servir o público o director da exploracão do V. do V. organizou com o restaurante da Sernada um serviço volante de refeições, muito aceitável e a preços moderados. Bastava prevenir o revisor para que, à chegada a Sernada, viesse um empregado do restaurante, com uma mesa, que punha em frente do passageiro, e uma caixa com um almoço ou um jantar completo e apetitoso.

Tudo isto vem a propósito do novo serviço de comboios e automotoras com que as linhas do Dão e do Vouga acabam de ser dotadas, e nestas não é mais que a consequência do trabalho metódico, inteligente e durante anos, de Ferreira de Almeida, que a morte levou prematuramente e de quem muito havia a esperar e que pessoalmente era um dos caracteres mais nobres e um dos espíritos mais compreensivos que tenho conhecido.

Em vez dos dois trens de antes da guerra de 14, pelos quais felicitei o administrador da Companhia Nacional, há agora na linha Santa Comba-Viseu, três comboios e duas automotoras diá-



Vista geral de Sernada

rias. Entre Espinho e Viseu, passaram a circular quatro comboios, dois dos quais directos e duas automoras rápidas e na parte Espinho-Sernada, há mais uma automotora e um comboio mixto, assim como outro entre Espinho e Oliveira de Azeméis, àparte os comboios de Verão.

O mais importante melhoramento é entre Aveiro e Sernada, onde passaram a circular sete comboios, em lugar dos dois de 1912, e cuja tracção permite a atrelagem de três carruagens, fazendo a maior parte deles o percurso (35 quilómetros) em uma hora e sete minutos!

Convém aqui dizer que se o movimento de passageiros, tanto na linha do Dão como nas do Vouga é considerável, o de mercadorias é extremamente pobre. Um comboio mixto circula diàriamente em cada uma destas linhas, não podendo, pela sua marcha apertada, os ónibus tomar vagões ou pequena velocidade senão nas estações extremas.

Nas terras do Vale do Vouga, antes do caminho de ferro, o tráfego de passageiros era já importante. Uma diligência partia de Estarreja todos os dias pela manhã, para chegar à noite a Viseu, e outra à tarde com chegada a esta cidade pela manhã, serviço este lento e incómodo mas que teve sempre grande tráfego, que acabou com o aparecimento do comboio. Foi um notável melhoramento para a região, o que não impediu que os farsantes, que infelizmente não faltam em Portugal, lhe chamassem em vez de Caminho de Ferro do Vale do Vouga, de *Vale das Voltas,* como se a linha, pelos cabeços acima e descendo aos pés do rio, não tivesse que contorcer os seus carris com frequência.

De mal agradecidos está o inferno cheio...

Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste

Por EURICO GAMA

VII

Amadeu de Saboia renuncia ao trono de Espanha e, de regresso à Pátria, entra em Portugal pela Estação de Elvas

Ao Rei Humberto de Itália dedica, respeitosamente, o autor

LOGO que em 1863 foi aberta à exploração a Linha de Leste, passaram pela Estação de Elvas altas personagens do velho Mundo: Imperadores, Reis, Príncipes da Igreja, Diplomatas, Militares, Homens de Ciência, Letrados e Artistas, e pelas Fontainhas transitaram também, em viagem para diversos países europeus, representantes da Casa Real Portuguesa e figuras eminentes da nossa política.

Cito ao acaso: em 17 de Setembro de 1864, vinda de Badajoz, S. A. R. a sereníssima senhora infanta D. Isabel Maria, tia de S. M. El Rei D. Luís I, acompanhada do Duque de Loulé D. Nuno José Severo de Mendonça Rolim de Moura Barreto, Presidente do Conselho. E não deixa de ser oportuno referir que, trinta anos antes, D. Isabel Maria estivera em Elvas, sob custódia, por D. Miguel suspeitar de que ela mantinha secretos entendimentos com D. Pedro...

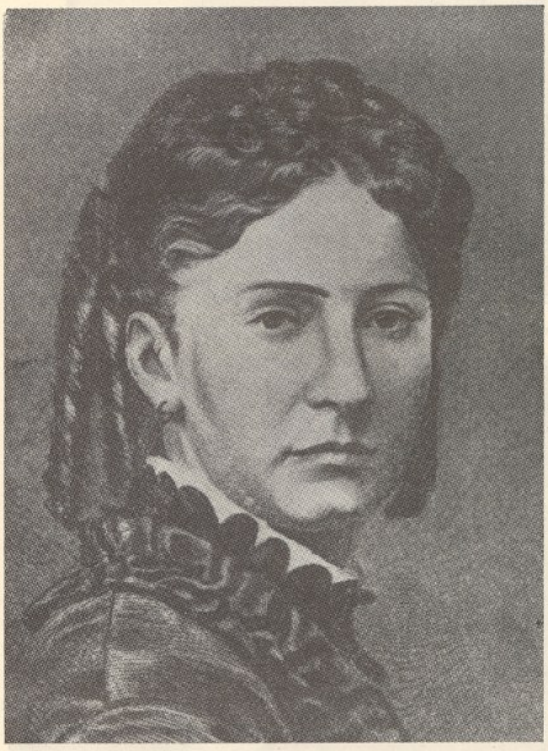
Misérias da política, que até cava o ódio entre irmãos!

Mas, prosseguindo: em 18 de Junho do ano seguinte, o Conde d'Eu, Luís Filipe Maria Fernando Gastão, filho primogénito do Duque de Nemours e sua Esposa, a princesa Isabel, filha mais velha e herdeira presuntiva do imperador do Brasil, D. Pedro II, com a qual se casara havia apenas oito meses; cinco dias depois, o infante de Espanha, também de Portugal por alvará de 9 de Janeiro de 1811, D. Sebastião Gabriel de Bourbon e Bragança, e sua augusta Esposa, a infanta de Espanha, D. Maria Cristina Isabel, com quem contraíra segundas núpcias depois de ter enviuvado de D. Maria Amélia, a princesa das duas Sicílias; em 30 de Dezembro, os reis de Portugal, D. Luís e D. Maria Pia, filha de Victor Manuel, de regresso a Lisboa, após larga digressão por Espanha, França, Bélgica, Alemanha, Itália e Inglaterra, sucedendo, até, que o comboio real era para chegar às 4 horas da madrugada e só entrou



Amadeu I de Saboia, proclamado Rei de Espanha em 16 de Novembro de 1870
(Foto V. Muro, segundo gravura da época)

na Estação às 9, o que obrigou o Governador da Praça, as autoridades civis e eclesiásticas, o Batalhão de Caçadores n.º 8 e o Regimento de Infantaria 4, a esperarem a pé firme toda a noite, sob um frio rigorosíssimo, aliás próprio dessa época do ano; em 22 de Junho de 1871, D. Pedro II, do Brasil, que vinte anos mais tarde morreria obscuramente num hotel de Paris, e a imparatriz Eugénia; em 31 de Agosto, Humberto, Príncipe de Gales; em 5 de Fevereiro de 1879, D. Afonso XII de Espanha (já pela mesma Estação passara em 1866, quando, com 6 anos de idade, acompanhara a Rainha sua Mãe, numa visita à família real por-



D. Maria Vitória, Duquesa de Aosta, esposa de Amadeu de Saboia
(Foto V. Muro, segundo gravura da época)

tuguesa) e D. Luís I, entrevista já descrita por mimnesta «Gazeta»; em 13 de Novembro de 1880, no comboio da manhã e vindo do Norte, o Grão Duque Constantino, primeiro almirante e irmão do Czar da Rússia, que fazia a viagem por mar a bordo do magnífico «Yacht» Livadia, o qual, acossado por forte temporal na baía de Biscaia, teve que arribar ao Ferrol, onde ficou a reparar os estragos, e daí o duque regressar pelo caminho de ferro; em 21 de Setembro de 1890, a insigne cantora Regina Pacci, que desde o dia 14 estivera retida no Lazareto de Santa Luzia, instalado no Forte do mesmo nome, em virtude do cólera que então grassava em Espanha. Contava 19 anos, mas já era considerada como primeira estrela da cena lírica, tendo actuado nos melhores teatros de Milão, Palermo, Londres, Madrid, Bilbau, Porto, etc.

Em 28 de Dezembro de 1906, a Condessa de Paris, Maria Isabel Francisca de Assis, mãe da Rainha D. Amélia, e sua outra filha, a princesa D. Luísa, que, de Vila Viçosa, onde se encontravam desde o dia 15, voltavam à sua casa de Paris.

Por fim (20 de Setembro de 1877) e porque seria longo e fastidioso enumerar todas as entidades que atravessaram a fronteira luso-espanhola pela linha férrea de leste, o notável estadista e parlamentar, conselheiro António Maria de Fontes Pereira de Melo, chefe do partido regenerador e filho do ilustre elvense, João de Fontes Pereira de Melo, conselheiro e secretário de Estado honorário, Ministro da Marinha e do Ultramar e Governador-Geral de Cabo Verde.

Em 12 de Fevereiro de 1873, Amadeu de Saboia, sobre cuja digna personalidade nos deteremos nesta crónica.

Amadeu de Saboia é uma daquelas figuras da História que logo nos cativam quando sobre elas nos debruçamos.

A avaliar pelo que dele nos dizem os historiadores seus contemporâneos, era uma pessoa distintíssima e não podemos duvidar de que assim fosse, porquanto a mesma opinião é partilhada até pelos que, politicamente, se situavam do lado contrário ao seu.

Filho segundo do Rei de Itália, Victor Manuel, e irmão do Rei Humberto e da Rainha de Portugal D. Maria Pia, pela mente do jovem duque de Aosta nunca deve ter passado a ideia de que algum dia pudesse vir a sentar-se no trono dos Bourbons.

E no entanto... em 1868 sublevava-se no porto de Cádiz a esquadra espanhola do comando do almirante Topete, mas a alma do movimento era o valoroso general e político espanhol D. João Prim y Prats, herói da guerra carlista, governador militar de Porto Rico, deputado às Cortes, capitão-general de Granada, Senador e figura de lenda na guerra de Marrocos, onde ganharia o título de Marquês de Castillejos.

Deposta Isabel II após um inglório reinado de 35 anos, e Prim nomeado chefe do governo, este vai então escolher um Príncipe a quem confiar o trono vago. O general Espartero não o aceitou. A candidatura de Leopoldo de Hoenzollern-Sigmaringen foi logo causa da guerra franco-prussiana; e por vários motivos foram sucessivamente sendo eliminados o duque de Montpensier, D. Fernando Saxe-Coburgo-Gota, viúvo de D. Maria II, e D. Luís de Portugal.

Finalmente, e acedendo a insistentes pedidos, Amadeu de Saboia aceitou o por certo honroso se bem que pesadíssimo fardo e foi proclamado Rei nas Cortes de 16 de Novembro de 1870.

Um triste sucesso enlutou, porém, o início do seu reinado, que seria de duração fugaz: ao mesmo tempo que desembarcava em Valência e pisava terras de Espanha, em Madrid, na Calle del Turco, era alvo de um estúpido atentado o valente general Prim que, três dias depois, a 30 de Dezembro, faleceria, deixando a Pátria coberta de crepes.

O simpático e distinto duque de Aosta, agora Amadeu I de Espanha, jurou a Constituição em 2 de Janeiro de 1871, facto que foi celebrizado num quadro de Casado del Alisal.

Do general Prim ficou-nos uma magnífica tela de Regnault, que pode ver-se no Museu do Louvre, e na qual o glorioso cabo de guerra monta um soberbo cavalo à frente dos seus soldados em pleno campo de batalha.

Duma honestidade exemplar e duma rara nobreza de carácter e de maneiras, Amadeu de Saboia não conseguiu, contudo, conciliar os diversos partidos que se digladiavam em Espanha: Carlistas, Afonsinos, Zorrillistas, Democratas e Republicanos, lançados em permanentes disputas, que em breve transformariam em sangrenta guerra civil.

Sem verdadeiros interesses de Raça ou dinásticos a ligarem-no ao trono, e desgostoso com o caminho que a política estava seguindo, em volta dele, impossibilitando-o de cumprir o juramento feito nas Cortes, resolven abdicar, após um honesto reinado de dois anos apenas. No dia seguinte partiu para Portugal com sua Esposa, a Rainha D. Maria Vitória e seus filhos.

A Espanha viveria a sua primeira República, de efémera duração, com os eminentes vultos de Py y Margall e Castelar nos postos de comando.

* * *

Um cronista madrileno escrevia, 60 anos depois: «Tres grados y medio bajo cero marcaba el termómetro a las seis de la mañana del miércoles 12 de febrero de 1873» e «como en el dia anterior, el de San Saturnino, en que se proclamó la República, heló como en Siberia, los periódicos monárquicos decian que Madrid habia recibido al nuevo régimen *con extraordinaria frialdad*».

Suas Majestades entraram no comboio na estação do norte, em Madrid, sendo acompanhados pelos representantes de Portugal e Itália, com suas



Chegada de Amadeu de Saboia à estação de Elvas — 12 de Fevereiro de 1873

(Foto V. Muro, segundo gravura da época)

Esposas, o Cônsul italiano, a Comissão da Assembleia composta dos senhores Montesinos, Marquez de Seoane, Moncasi e D. Augusto Ulloa. Na Atocha entrou o leal Topete, e na do Meio-Dia juntaram-se à comitiva Montero Rios, os generais Tassara, Gândara, Burgos, Portilla, Almirante, Tejeiro, Benazuga, Pirala e outros. Uma escolta de 8 agentes da ordem pública fazia a guarda pessoal.

Em Alcázar San Juan foi o almoço, mas a Rainha, um pouco combalida por parto recente, não desceu e foi o próprio Rei que se dirigiu «a la fonda» a buscar uma chávena de caldo para sua extremosa Esposa.

Num modesto casebre de Almorchón serviu-se o jantar e a viagem prosseguiu rumo ao nosso País.

Em Badajoz ficou a escolta e depressa se avistaram as luzes mortiças da cidade de Elvas, docemente reclinada em anfiteatro entre os fortes de Nossa Senhora da Graça e Santa Luzia.

Na Estação aguardavam os ilustres viajantes: o governador da Praça, general Duarte José Fava; o seu Estado-Maior; o Batalhão de Caçadores n.º 8 e o Regimento de Infantaria n.º 4, respectivas bandas de música e oficialidade; o vigário capitular do bispado, dr. António Pereira Paiva e Pita; o Administrador do Conselho, dr. João Anastácio de Aguiar Pacheco; o presidente do Município, sr. Ezequiel Cândido Augusto César de Vasconcellos e o secretário, Manuel Justino Pires, pai do insigne folclorista elvense, António Tomás Pires — todos envergando trajos de grande gala. O silêncio, porém, era impressionante, e um dos membros da comitiva real, sr. A. Pirala, podia escrever no n.º 8 da «Ilustracion española y americana»: «O silêncio da noite, a melancólica luz da lua, o deserto daqueles campos, a terra estrangeira, quanto rodeava a todos, convidava à reflexão; e grandes podiam fazê-las quantos o trem conduzia».

O duque de Aosta, outra vez e simplesmente Amadeu de Saboia, desceu da carruagem e no gabinete do Director da Alfândega recebeu os cumprimentos das autoridades e despediu-se de alguns dos grandes de Espanha que o haviam lealmente acompanhado até à fronteira portuguesa, pois outros protestaram segui-lo até Lisboa, tanto o estimavam e queriam servir.

Depois tomaram todos lugar noutra carruagem, que ostentava as iniciais de D. José Salamanca, à qual se juntou a da Rainha e dos infantes, e às 3 horas dessa álgida e serena noite de Fevereiro, o comboio seguiu para a capital, a cujo porto Vitor Manuel mandara uma fragata buscar seu filho, que não sem emoção voltou à sua Itália querida e à extremosa Turim, onde faleceria em 18 de Janeiro de 1890, apenas com 45 anos de idade e por certo desiludido dos homens e da política, mas sobretudo desta.

Elvas, Dia de Santa Teresa de Jesus. MCMLVII

EURICO GAMA

Bibliografia — «História del General Prim», por Francisco José Orellana, Barcelona, 1872; «España bajo los Bourbones», pelo Prof. Pio Zabala y Lera, Labor, Barcelona, 3.ª edição, 1936, p. 413 e segs.; «Sintesis de História de España», por D. António Ballesteros Baretta, Barcelona, 7.ª edição, 1950, p. 527; «Diccionario de Geographia e História Portugueza», por Vitorino de Almada, Elvas, 1888, T. I, p. 377; «Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira», em publicação, vol. 2, p. 249, e 23, p. 276; «Blanco y Negro», artigo de Alfonso Retortillo y Tornos; «Ilustracion española y americana», 1873, etc.



Por cortesia de Victoria State Railways

A BP E O CAMINHO DE FERRO

Desde as clássicas locomotivas a vapor, às mais modernas, accionadas por motores Diesel, os transportes ferroviários tem encontrado nos seus sistemas de tracção o auxílio da BP.

Por detraz deste prestigioso símbolo, existe uma vasta Organização de pesquiza, exploração, produção e abastecimento dos mais eficientes lubrificantes de que o caminho de ferro necessita.

BP COMPANHIA PORTUGUESA DOS PETRÓLEOS BP

ACIÉRIES ET FORGES DE FIRMINY

Eixos montados para Caminhos de Ferro

Eixos — Aros

RODADOS MONOBLOCO

AGENTES PARA PORTUGAL

SOGERE

Sociedade Geral de Representações, Lda.

Avenida Guerra Junqueiro, 12, 3.º-Dt.º

LISBOA

ARMAS E MUNIÇÕES

ESPINGARDARIA CENTRAL

G. HEITOR FERREIRA, SUCR.

A. MONTEZ

PRAÇA D. JOÃO DA CÂMARA, 3

TELEFONE 2 5731 — LISBOA

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

Hotel Duas Nações

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

AQUECIMENTO CENTRAL

Magníficos Salões — Bar Americano — Hall

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

Telegramas: Duasnações — LISBOA

Rua Augusta — Rua da Vitória, 41 LISBOA

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

ARMAZÉNS: AREALVA — Almada

TELEFONE: ALMADA 07 00 17

Manuel dos Santos Moura

ARMAZENISTA

Distribuidor de Material Eléctrico

Lâmpadas LUMIAR e PHILIPS
Porcelanas EC e VA
Baquelites CORSINO, SIPE e EC
Condutores eléctricos
Fios e cabos de cobre, nus
Cabos armados

RUA DO DESTERRO, 10

Telefones 50 816 e 57 009 LISBOA

areado / branco

da Refinaria do Ultramar

O AÇÚCAR QUE DEVE SEMPRE PREFERIR

SAMPAIO, COSTA & AZI, L.DA

Serviços especiais de transportes Lisboa-Porto

TRANSPORTES ■ EMBARQUES ■ TRÂNSITOS

LISBOA:

Rua dos Douradores, 21 s/l. D.

Telefones: 2 6953 - 3 3565

Cais 2 — Telefone: 861582

PORTO:

GRIJÓ & C.ª

Rua de Traz, 13 Telefone: 2 1058

MANUFACTURA DE BORRACHA
NATURAL E SINTÉTICA
PARA
TODOS OS FINS

FAPOBOL

FÁBRICA PORTUENSE
DE BORRACHA, L.DA

RUA DOMINGOS MACHADO, 64 a 210
TELEFONES: 61125, 61126, 61127
PORTO PORTUGAL

PNEUS E CAMARAS D'AR — para bicicleta
ARTIGOS MOLDADOS
CORREIAS — planas, trapezoidais e transportadoras
TUBOS — para todos os fins
CALÇADO — de homem, senhora e criança — LATEX
REVESTIMENTO DE CILINDROS
PLÁSTICOS

PRODUTOS
JAPE

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe
S. A. R. L.

Sede: Avenida dos Aliados, 236-1.º
PORTO
Telefones: 2 1040
194 Estado
Telegramas FAF
Fábrica: Lugar do Ferro
FAFE
Telefone: 4 9238

ESPECIALIZADA NO FABRICO DE PANOS BRANCOS, BRETANHAS, CAMBRAIAS, PANOS PARA LENÇÓIS, ZUARTES, COTINS, CAQUIS, ETC.

FORNECEDORA DO ESTADO

FÁBRICA DA AREOSA
SOCIEDADE AZEVEDO, SOARES & C.A — S. A. R. L.
Rua do Rio — PORTO — Telef. 43 171
FORNECEDORES DA C. P.
Merinos Pretos, Sarjas, Popelines, Flanelas, Cetins de Forros, Mistos de Algodão e Seda, Riscados, Caqui tipo Colonial
(único tinto com sais metálicos)
Organizações Comerciais do Ultramar
Luanda: — ALGODOEIRA COLONIAL, LDA.
Lourenço Marques: — UNIÃO INDUSTRIAL ALGODOEIRA MOÇAMBIQUE, LDA.

FERRO E AÇO
José Pinto de Magalhães & C.ª
Fornecedores da C. P.
End. Teleg. REIFERRO
277, Rua do Almada, 283 PORTO
Telefones: 24 012 — 24 013 PORTUGAL

Sociedade Portuguesa de Serrações, L.da

Serração de Madeiras, em:

Soure, Guia e Louriçal

CAIXAS PARA EMBALAGENS
MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO
TORAGEM E LENHAS

ESCRITÓRIO

LISBOA — Rua do Ouro, 140-3.º

Telefone 2 8795

Fonseca & Seabra, Lda.

Avenida Fernão de Magalhães, 51
Telefone 25591 — Coimbra

Rua do Desterro, 8-A Telef. 58187
LISBOA

Aquecimento — Ventilação — Captação de poeiras — Humidificação

Caldeiras a vapor, Motores eléctricos, aparelhagem de corte e protecção

Montagens eléctricas de alta e baixa tensão

Oficinas de electricidade e serralharia

Garland, Laidley & C.º, Limited

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE COMPANHIAS
DE NAVEGAÇÃO AÉREA E MARÍTIMA

TRANSITÁRIOS

Representantes das seguintes linhas:

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

LISBOA—Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 131

Companhia do Manganés de Angola

SEDE: Rua João de Barros, 26

LUANDA - ANGOLA

DELEGAÇÃO:

Av. António Augusto de Aguiar, 25 - 2.º Esq.

LISBOA - PORTUGAL

SOPECATE

SONDAGENS E FUNDAÇÕES

Engenheiro: ÁLVARO MELO GOUVEIA



Fachada do Cinema Condes

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

Telef. 3 4010

LISBOA

SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES

Amadeu Gaudêncio

LIMITADA

Construções Civis
Carpintaria Mecânica
Beton Armado
Trabalhos de Pintura

End. telegráfico: CONSTRUÇÃO

ESCRITÓRIOS E OFICINAS:

Rua Dr. Alexandre Braga

Telefones P. P. C. A. 43191 — 43192 — 59000

DEPÓSITO DE MATERIAIS:

Telefone 39.90.72

Estrada de Moscavide

LISBOA

VIRGILIO PRETO

ENGENHEIRO CIVIL

EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS
CONSTRUÇÕES CIVIS
ENCARREGA-SE DE TODOS OS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO, ESPECIALMENTE DE CIMENTO ARMADO

PRAÇA LUÍS DE CAMÕES, 36, 2.º

TELEFONES:

20966 E 28708

MATERIAL DE CONSTRUÇÃO

para Caminhos de Ferro

da casa **HOESCH-EXPORT**

Aços finos e de construção **ROECHLING**
Cobre — Alumínio e suas ligas — **O. K. D.**

Máquinas e Motores — Ferramentas — Parafusos — Lingotes de ferro para fundição — Todas as ligas de ferro — Tintas de água — Alumínio — Vernizes, etc.

Importação e Exportação

Companhia Hanseática, L.da

Rua do Ouro, 191 — 3.º, 4.º e 5.º

Tels. 2 1570, 2 0780, 2 8047 — Teleg. **Hanseata**

LISBOA

FÁBRICA DE ENCERADOS, L.DA
(FLORENTINO)
Toldos, Barracas, Encerados
Capas, Campismo
FÁBRICA:
71, Rua do Vale de Santo António, 73
Telef.: 849 85
LOJA DE VENDAS:
66, R. Cais de Santarém, 66
Telef.: 24086

MÁRMORES E CANTARIAS DECORATIVOS DE
JOSÉ DOS SANTOS
Construtor de obras particulares nos Cemitérios de Lisboa
Inscrito sob o N.º 49 na D. S. S. da Câmara Municipal de Lisboa
COM OFICINAS DE CANTEIRO E ESCULTURA
Encarrega-se de todos os trabalhos de Cantarias, como Jazigos e Campas em todos os estilos para Lisboa e Província
— Limpezas e reparações
RESIDÊNCIA:
Rua Morais Soares, 51, 3.º Esq. — LISBOA
Telef. 843518
OFICINAS:
Parada do Alto de São João, A A G
Rua Morais Soares, 3-A
Telef. 849174

HYDROLIT
S. A. Berne — (SUÍÇA)
Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL
Impermeabilização até pressões de 56 atmosferas.
Aceleração de Presa das massas de cimento até ao limite de 2 minutos se requerido.
Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.
Aumento de resistência á compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.
Serviços técnicos a cargo do Ex.mo Sr. Engenheiro
D. ARRIAGA FERREIRA (I. S. T.)
Consultas, referências e pedidos a
Bettencourt & Silva, L.da
Rua de S. Julião, 41-2.º
Telefon 28919 LISBOA

Viúva Macieira & Filhos
CASA FUNDADA EM 1804
FÁBRICA de papel para escrever, impressão e embrulho — ARMAZÉM de papéis nacionais estrangeiros e papelão — PAPELARIA e trabalhos tipográficos em todos os géneros
TELEF. 31721 — 31722 — PPCA
Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA

OFICINA DE CANTEIRO E ESCULTURA
DE GUILHERME SARAIVA
Com Serração de Mármores em Pero Pinheiro
RUA MORAIS SOARES, 11-C
(em frente do Cemitério do Alto de S. João) LISBOA
TELEFONE 84 50 24

TELEFONE: 6 4433 **CABLE ADDRESS: «JEROVI»**
Villarinho & Sobrinho, Limitada
VENDAS POR GROSSO — WHOLESALE GROCERIES
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO — Conservas de Peixe, Chá e Café — Especialidades Alimentícias. Vinho do Porto Império
56, Rua das Janelas Verdes, 68 LISBOA (Portugal)

SILVA & DIAS, L.DA
MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS
Acessórios para camionetas em 2.ª mão — Ferro para obra — Sucata de ferro e metais
Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telefone 38656

José Maria Gomes & Irmão
ARMAZÉM DE SUCATAS E METAIS
Compra e vende em grandes e pequenas quantidades sucatas de cobre, de zinco e de bronze, chumbo, metal, ferro fundido e forja e mais artigos
Rua do Arco, 46 (a Alcântara)
Telefs. 63 8191 66 6614 LISBOA

CAMIONETES ANDORINHA
De ANTÓNIO DOS REIS
TRANSPORTES
Garagem Própria «AUTO PÁTRIA» — Rua Carvalho Araújo, 46-A Telef. 84 64 27 — **Praça:** — Largo dos Caminhos de Ferro. **Escritórios:** — Rua dos Caminhos de Ferro, 94. Exped.: 86 26 03 e 86 31 18. Contabilidade: Telef. 86 18 89 LISBOA. **Filial no Porto:** — Avenida Rodrigues de Freitas, 185: Telef. 53292 e 5 2858. **Residência:** — Rua Carlos Mardel, 94, 3.º D. Telef. 72 55 54 LISBOA

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


EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS
O GALO
de **Domingos L. Mega**
SEGUROS CONTRA FOGO
Praça da Figueira, 7-2.º Frente
Lisboa — Telef. 23857
A casa que melhor serve por ser a mais antiga
Não deixem de mandar limpar as vossas chaminés para assim estarem isentos de pagamento de multa.

Transportes Interiores de Interesse Turístico

Reflexões sobre o seu possível financiamento em Portugal (*)

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

Economista do Serviço Comercial e do Tráfego dos Caminhos de Ferro Portugueses

1. É incontestável que o fenómeno turístico é em larga medida uma das consequências benéficas dos transportes. Chega a afirmar-se, por exemplo, em relação ao caminho de ferro, que sem este «o turismo não teria existido ou, pelo menos, teria tardado em aparecer até há duas ou três dezenas de anos, em que os automóveis e especialmente os autocarros vieram permitir a grande número de pessoas viajar por estrada em condições eficientes de rapidez, comodidade e economia». (1)

Os transportes, inseparáveis, portanto, do turismo, e representando para este, até, uma espécie de infra-estrutura prévia, têm de constituir um dos grandes alvos de incidência das políticas turísticas dos Estados.

Toda e qualquer melhoria das redes de transportes terá repercussão, maior ou menor, nas condições turísticas de um País e os investimentos nelas realizados são, em certa medida, investimentos de interesse turístico. Assim, se têm de interpretar os investimentos em novas estradas, em novos comboios, em aeroportos ou em estações marítimas.

Em regra, em Portugal, para tal categoria de investimentos, e porque o interesse turístico se dilui, por assim dizer, em uma multiplicidade de outros fins, actuam normas específicas dos vários meios de transportes, por vezes com recursos a fundos especiais de financiamento, instituídos pelo Estado (Fundo Especial de Transportes Terrestres, Fundo de Renovação da Marinha Mercante, etc.). Quer dizer, havendo evidente reflexo no campo do turismo, não há, todavia, em regra, subordinação a preocupações imediatas e directas de finalidades turísticas.

Tal regime — que coloca as preocupações turísticas em plano acessório e não principal — tem sido porventura o mais indicado até ao presente e a sua manutenção para o futuro não deixará decerto de acrescer, gradualmente, o turismo português de benefícios concretos. Todavia, importa meditar se esse regime — que pela sua própria natureza enferma de lentidão — se coaduna com as circunstâncias que presentemente caracterizam o mercado turístico português.

Este o motivo da presente comunicação ao VIII Congresso da A. I. E. S. T., onde por demais participam eminentes cultores dos conhecimentos turísticos, que certamente poderão emitir valiosas opiniões e esclarecer acerca de problemas similares dos respectivos países.

2. Na realidade, assistimos nestes últimos anos a afluxos cada vez mais intensos de turistas estrangeiros a Portugal, o que bem se pode avaliar atentando nos seguintes números que exprimem as entradas de turistas estrangeiros no Continente:

(*) Comunicação apresentada ao VIII Congresso da *Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme* (A. I. E. S. T.), realizado em Lisboa, de 1 a 4 de Outubro, no Palácio Foz.

(1) V. *Sistema de Política Turística*, de José Ignacio de Arrillaga, Bibl. de Ciencias Sociales, Madrid, 1955.

1946	44 400
1947	61 266
1948	54 257
1949	55 400
1950	76 307
1951	86 576
1952	110 011
1953	152 690
1954	165 460
1955	202 190
1956	232 261

As primeiras estatísticas já reveladas sobre os meses decorridos de 1957 e outros factos registados levam a crer que o ano em decurso será mais marcante ainda que os anteriores.

E melhor se compreenderá o significado dos números antes transcritos se se acrescentar, com base nos últimos trabalhos publicados pelo Comité de Turismo da O. E. C. E :

— que o turismo participa já hoje no activo da balança de pagamentos de Portugal, com verba largamente superior a meio milhão de contos;

— que a verba das receitas turísticas totais representa cerca de 25 % das receitas totais de invisíveis da balança de pagamentos;

— que o balanço das receitas e despesas turísticas se traduz por um saldo turístico de mais de 147 milhões de escudos (cerca de 5 milhões de dólares), ou seja 1/4 do saldo do balanço dos outros invisíveis.

Quer dizer, o movimento de recepção de turistas mais que quintuplicou em onze anos; não constituirá talvez optimismo exagerado supor que o nível de entradas de 1946 se encontre decuplicado dentro do próximo sexténio, atingindo-se então cerca de meio milhão de turistas estrangeiros.

São estas as perspectivas a enfrentar no domínio da recepção de turistas.

Se se ponderar, por outro lado, que é inevitável, à semelhança de outros países, o incremento espectacular das correntes turísticas nacionais, seja confinadas ao interior do País, seja dirigidas para o exterior, comprender-se-á que os transportes serão chamados a desempenhar, cada vez mais, funções do maior relevo no campo turístico.

3. Como é óbvio, só os transportes públicos nos interessa considerar aqui, de mais a mais, sendo aqueles que permitem resolver os problemas do turismo dos nossos dias, que é, fundamentalmente, um turismo de deslocação de massas, como é o caso do turismo social.

Pondo de lado, pela sua alta especificacidade, os transportes marítimos e aéreos — nestes, além do mais, verifica-se a coexistência de empresas nacionais e empresas estrangeiras, — e, bem assim, os transportes urbanos, urge ponderar se os *transportes interiores,* ou seja, o caminho de ferro, a camionagem e os transportes fluviais, estão em condições de, sem descurar as suas actividades normais, enfrentar as perspectivas do mercado turístico.

Ora, parece-nos que para acolher em condições razoáveis clientela turística tão numerosa, que é a que se espera, muitas tarefas há a encarar. Essas tarefas, exigindo muitas delas vultosos investimentos, poderiam e deveriam ser apressadas.

Por-se-á, assim, em futuro relativamente próximo, em nossa opinião, um problema de investimentos que, pelo seu vulto, conviria recebessem o apoio e estímulo do Estado, pois crê-se que excedem em muito a capacidade de auto-financiamento das empresas, se se pretender, como seria aconselhável, prazo não muito dilatado de realizações práticas.

Nestes termos, preconiza-se que o financiamento turístico pelo Estado abranja também os transportes interiores.

Tudo se passaria, por conseguinte, em alargar, em termos adequados, ao campo dos transportes interiores os princípios de financiamento já em execução com tão benéficos resultados, em vários campos, em especial no da hotelaria.

4. O diploma fundamental português em matéria de financiamento turístico é a Lei 2082, de 4 de Junho de 1956, pela qual se criou o Fundo de Turismo que se destina a assegurar o fomento do turismo no País e, em especial, a auxiliar e estimular o desenvolvimento da indústria hoteleira e de outras actividades que mais estreitamente se relacionem com o turismo. Este princípio definidor e bem assim os que no mesmo diploma se consignam a respeito da aplicação das disponibilidades do Fundo conferem, em nosso entender, latitude suficiente para a extensão preconizada ao campo dos transportes interiores, bastando sòmente que fosse promulgada adequada regulamentação.

De resto, outros princípios da mesma Lei referem taxativamente:

«Compete ao Secretariado Nacional de Informação pelos seus serviços de turismo:

. . . . . .

. . . . . .

6) Estudar o melhoramento dos serviços de comunicações e das gares e aeroportos, utilizados pelos turistas, bem como das estações oficiais a que os turistas devem dirigir-se, e fazer as sugestões convenientes aos respectivos serviços públicos.

. . . . . .

8) Planear os itinerários turísticos do País e assegurar nos respectivos percursos as necessárias facilidades de transporte, recepção e permanência de turistas».

Tais princípios só reforçam a extensão de financiamento preconizada.

5. Dentre os numerosos problemas com nítido carácter turístico dos transportes interiores que poderiam ser objecto de financiamento ou auxílio financeiro do Estado ocorre-nos citar os seguintes:

1.º — Aquisição e renovação de material circulante ferroviário e rodoviário para assegurar relações internacionais, linhas ou circuitos de reconhecido interesse turístico. Em especial, o problema dos circuitos turísticos, acerca dos quais diploma legal recente pretende dar novos impulsos, muito ganharia, estamos crentes, com esta orientação.

2.º — Renovação e modernização das estações ferroviárias fronteiriças e de todas aquelas servindo as principais cidades ou regiões turísticas, evidentemente só no tocante à sua melhor adaptação a fins turísticos.

3.º — Renovação e modernização das estações de camionagem de empresas privadas servindo as principais cidades, ou regiões turísticas, evidentemente, também, só no tocante à sua melhor adaptação a fins turísticos. As «centrais de camionagem», cujo financiamento está previsto pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres, seriam excluídas, por conseguinte, desta programação.

4.º — Valorização das nossas montanhas, rios e praias, acarinhando-se a construção de funiculares, teleféricos e elevadores, ou a instalação de carreiras fluviais para fins turísticos A exemplificar este grupo de problemas basta citar o desejado funicular da Serra de Sintra, cujo financiamento bem caberia ao Fundo de Turismo.

5.º — Atribuição de subsídios e prémios atinentes ao aperfeiçoamento em línguas e em outros conhecimentos turísticos do pessoal que contacta com turistas estrangeiros em empresas de transporte (pelo menos enquanto não fosse possível levar a cabo pelas empresas transportadoras um recrutamento tendo em atenção a instrução básica adequada para o fim em vista). Simultâneamente, poderia ser encarada a colocação, subsidiada pelo Fundo de Turismo, de estudantes de grau conveniente nos centros de informação turísticos (existentes ou a criar) das empresas de transporte.

6.º — Intensificação da obra tão interessante levada a cabo nestes últimos 15 anos de concursos das «estações floridas», alargando-a a outros meios de transporte interiores.

7.º — Renovação, modernização ou criação de estabelecimentos hoteleiros e similares nas estações de caminhos de ferro e camionagem, em particular nos pontos que mais justificam a detenção das correntes turísticas.

6. Não se ignora que a programação enunciada exigiria vultosos investimentos e financiamentos; todavia ela não pode ser adiada indefinidamente e se, pelo menos, fosse encetada, constituiria por assim dizer o choque inicial despertador de iniciativas que rolariam a seguir, com todos os seus efeitos aceleradores da valorização turística do País.

Aliás, não faltam meios ao Estado para o robustecimento do Fundo de Turismo, que naturalmente seria levado a intervir em tais operações de financiamento, inclusive com o recurso ao princípio, estatuído na já referida Lei 2082, de emissão de empréstimos devidamente autorizados.

Do que não resta dúvida é que o turismo necessita, cada vez mais, do paralelo apetrechamento dos transportes interiores; que esse apetrechamento seja realizado em termos de racionalização e de rapidez só pode ser o desejo de todos os que anbicionam para Portugal turismo em larga escala, a constituir, por seu turno, valioso instrumento de fomento económico.

A Vida Portuguesa há 60 anos

REPORTAGEM DE REBELO DE BETTENCOURT

SUMÁRIO: — Mouzinho de Albuquerque continua a ser o herói do dia. Falecimento, a 28 de Janeiro, de Roberto Ivens. Eleonora Duse e, semanas depois, Novelli, apresentam-se ao público português, em Abril, no antigo teatro «D. Amélia». Hintze Ribeiro e o Regímen da Dívida Portuguesa. O 4.º Centenário do descobrimento marítimo para a Índia. Na exposição do Grémio Artístico figuram trabalhos de El-Rei D. Carlos. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» ganha, na Exposição da Imprensa, o «Grande Diploma de Honra». As provas para o concurso do monumento ao Dr. Sousa Martins são expostas na Sociedade de Geografia. No Ginjal é construída a canhoneira «Chaimite». José Luciano forma novo ministério. A reforma do Teatro de D. Maria II e a atitude severa de D. João da Câmara. D. Carlos preside à inauguração, na Sociedade de Geografia, do V Congresso Internacional da Imprensa. A Companhia Rosas e Brasão reaparece no Teatro D. Amélia. A exposição da jarra Beethoven, de Rafael Bordalo Pinheiro. Morte da escritora Guiomar Torrezão. No dia 15 de Novembro faleceu o conselheiro Henrique de Barros Gomes.

QUANDO, o ano passado, nesta mesma «Gazeta» e sob a mesma rubrica, findámos a nossa reportagem retrospectiva dos principais acontecimentos ocorridos, em Portugal, em 1897, referimos que em Dezembro, a 15, chegara a Lisboa o grande Mouzinho de Albuquerque e que várias festas, entre as quais um banquete oferecido por El-Rei D. Carlos no Paço da Ajuda, haviam sido dadas em sua honra.

Pois bem. Estamos agora em Janeiro de 1898 e é ainda Mouzinho de Albuquerque, figura excepcional de herói e de português, quem domina o primeiro mês de há sessenta anos.

Natural de Leiria, Mouzinho foi recebido apoteòticamente naquela linda cidade pelos seus conterrâneos. Durante a viagem, o ilustre português fora alvo, em todas as estações de caminho de ferro, de grandes manifestações populares.

No teatro de S. Carlos, a cantora lírica Eva Tetrazzini Campanini, que vinha pela terceira vez a Lisboa, é alvo de grandes manifestações de apaixonada simpatia. Cantava maravilhosamente e representava como uma emérita actriz. Em todas as operas que cantou obteve êxito extraordinário: *Otelo,* no papel de *Desdémona; Cavalleria Rusticana; André Chenier* e *Fausto.* A Família Real assistiu a esses espectáculos.

Os teatros de Lisboa, além de S. Carlos, estão abertos. O *Coliseu dos Recreios* tem uma revista em cena; os teatros da Rua dos Condes e o da Avenida têm cada um em ensaios uma revista; no Trindade, o dramalhão — *Dois Garotos,* constitui um grande êxito de bilheteira.

A 23, o novo governador da Província de Cabo Verde, conselheiro João Cesário de Lacerda, partiu para África, a fim de ir ocupar aquele alto posto.

A 28 do mesmo mês, a morte de Roberto Ivens põe de luto a Nação. Este explorador de Africa foi, como Mouzinho de Albuquerque, uma grande figura nacional. Nascera na ilha de S. Miguel, a 12 de Junho de 1850, filho de pai inglês e de mãe portuguesa. Contava 17 anos quando sentou praça na Marinha e aos 20, concluído o curso, embarcou na corveta «Estefânia» e seguiu para a Índia Portuguesa, onde as tropas de Goa tentavam sublevar-se. Ao regressar, era já guarda-marinha e, a bordo da «Duque da Terceira», partiu para Angola. Fez o cruzeiro da Costa de Mossâmedes até S. Tomé; depois visitou S. Tomé, Pará, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro e Montevideu. Em 1876 seguiu, a bordo do «Índia»,

para a América do Norte, a fim de levar ali a Comissão Nacional e os produtos portugueses que haviam de figurar na Exposição Internacional de Filadélfia. Pouco depois, regressa a Angola. Vai revelar-se, dentro de breve tempo, o futuro e insigne explorador da África. É com o seu companheiro Hermenegildo Capelo — outra ilustre figura nacional — que ele faz a memorável travessia de África, do Bié à Contra-Costa. Mais tarde, ambos fizeram nova viagem de Benguela às terras de Gaza. Dessas viagens, Roberto Ivens e Hermenegildo Capelo escreveram quatro volumes, com informações e indicações valiosas, que foram devidamente aproveitadas para a colonização portuguesa.

Na manhã de 16 de Fevereiro faleceu em Lisboa, na rua de S. Marçal, Tomás Quintino Antunes. Com Eduardo Coelho, fundara o «Diário de Notícias». Filho de família modesta, representa um exemplo de fé, de perseverança, de trabalho, que raras, muito raras vezes os filhos de famílias abastadas oferecem à sociedade. Os homens que têm fé em si próprios quase sempre vencem. Tomás Quintino Antunes, a quem foi concedido o título de conde de S. Marçal, soube vencer com dignidade. Tendo nascido em Lisboa em 1820, aos 14 anos entrou para a Imprensa Nacional, como compositor tipográfico. Trabalhou, sofreu, e um dia, mais bafejado pela sorte, atirou para a rua, com Eduardo Coelho, o *Diário de Notícias*.

Dos dois fundadores deste prestigioso jornal, Eduardo Coelho foi o primeiro a partir. O conde de S. Marçal viveu ainda mais nove anos. O seu funeral constituiu uma grande manifestação de pesar geral.

No dia 10 de Março, no «Ginásio», (quando se concluirá a demolição da segunda casa de espectáculos com este nome? — perguntamos nós, a propósito) Joaquim de Almeida, que foi um dos grandes actores do seu tempo, fez o seu benefício — hoje diz-se *festa artística* — com a peça *Papá Lebonnard,* de Jean Accard, em tradução de Manuel Penteado e Luís Galhardo.

Há um falecimento a registar no dia 7 deste mês de Março de 1898: o de Joaquim da Costa Cascais. Oficial do Exército, professor e poeta, foi, no entanto, como escritor de teatro, que mais se distinguiu. Se nem todas as suas peças lograram êxito absoluto, outras ganharam o entusiasmo do público. Um dos seus grandes triunfos foi a peça *Lei dos Morgados.* interpretada por Emília das Neves, Delfina, Teodorico, Tasso e João Rosa, a quem foi distribuído o papel de filho segundo.

Em Abril, Lisboa recebe a genial actriz italiana Eleonora Duse. É no antigo D. Amélia que

ESPAÑA — S. A.

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA
RUA GARRETT, 17-1.º
TELEF.S 25053 e 36714?

ESCRITÓRIOS DO PORTO
AV. DOS ALIADOS, 162-1.º
TELEFONE 2 5303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice de «ESPAÑA — S. A.» COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS estipula e garante:

a) — A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte duma forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.
b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais do Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

NA INVALIDEZ DO SEGURADO

1.º — A dispensa completa do pagamento de prémios.
2.º — O pagamento duma renda anual de 12 % sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.
3.º — Morte por acidente: o pagamento do dobro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.

Peça prospecto elucidativo aos Escritórios da Companhia

ela se apresenta. O público acolheu-a com simpatia e aplaudiu-a com entusiasmo. Eleonora, que não tinha a beleza de uma boneca, mas possuía, em compensação, uma voz rica de intonação e umas mãos prodigiosas, que tinham expressão e pareciam falar, era, sem dúvida, a maior actriz do seu tempo — dentro e fora da Itália. Apaixonava as multidões com o fogo do seu talento interpretativo. A Empresa do «D. Amélia» inaugurou, em sua honra, uma lápida comemorativa da sua passagem por Lisboa. No «D. Maria II», onde estavam os Rosas e Brasão,, subiu à cena a peça *Manelich*, que obteve êxito extraordinário. Eduardo Brasão fez o protagonista. Rosa Damasceno, que tinha uma voz de oiro, João e Augusto Rosa fizeram os outros papéis.

No fim do mesmo mês, e no «D. Amélia», poucos dias depois de ter ido para o Porto a grande intérprete italiana da «Dama das Camélias», apresenta-se naquele palco outro prestigioso artista de Itália: é Novelli.

Um facto político que teve grande projecção no País foi, sem dúvida, ainda neste mês de Abril, os discursos que, na Câmara dos Pares do Reino, nas sessões dos dias 23 e 25, proferiu o notável estadista Hintze Ribeiro sobre o Regímen da Dívida Portuguesa. É um documento de grande interesse histórico, que não se perdeu, pois a Imprensa Nacional nesse mesmo ano o imprimiu e publicou. Ao mesmo tempo que Hintze Ribeiro analisa, desassombradamente, o estado financeiro do País e a conversão da sua dívida externa, dá-nos um estudo admirável da administração pública desde os primórdios da monarquia. Do sumário desse trabalho, reproduzimos as conclusões: «Com a proposta do governo não se faz conversão nem se regulariza a dívida do Estado, não se reduz encargos, nem se melhora a fazenda pública, não se restabelece o crédito e prejudica-se a economia vital da Nação».

Em Maio, celebra-se o quarto centenário do descobrimento do caminho marítimo para a Índia. A Sociedade de Geografia toma parte importante nas comemorações, que foram brilhantes. O Governo concedeu o título de Conde da Vidigueira a D. José Telles da Gama. No Campo Pequeno organizaram-se animadas toiradas, em que tomou parte o famoso artista espanhol Guerrita. E houve também uma grande toirada à antiga portuguesa, em que se apresentaram com galhardia o Visconde da Várzea, o Visconde de Alverca, o António S. Martinho, o Marreca e Luís do Rego. Nos Jerónimos houve *Te-Deum*, a que assistiu a Família Real. Em Algés inaugurou-se o Aquário a que foi dado o nome de Vasco da Gama. Nas salas da Academia de Belas Artes o Grémio Artístico abre uma notável exposição de pintura. Entre os primeiros grandes artistas do tempo figura El-Rei D. Carlos, que muito gostava de acamaradar com os pintores portugueses e que para aquela exposição enviou alguns quadros a pastel. Sousa Pinto, Carlos Reis, Columbano, António Ramalho, Veloso Salgado e José Malhoa, foram os outros expositores. Por sua vez, os teatros organizaram espectáculos de gala. No «Trindade», por exemplo, representou-se o *Auto dos Esquecidos*, do poeta José de Sousa Monteiro, da Academia das Ciências de Lisboa, e hoje um dos poetas mais esquecidos. Nas salas do Ateneu Comercial, inaugura-se, integrada também nas comemorações do Centenário, a Exposição da Imprensa. Da Comissão instaladora do certame fizeram parte A. Xavier da Silva Pereira, Sebastião da Silva Leal, Heliodoro Salgado, J. V. d'Andrade Neves e Alberto Bessa, todos eles da Associação da Imprensa.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* esteve presente e obteve o «Grande Diploma de Honra». Em duas outras salas do Ateneu Comercial estiveram patentes ao público mais duas exposições: a tipográfica e a de fotografias.

Uma nota triste assinala o mês de Maio: o falecimento, em Lisboa, na sua casa em Pedrouços, do poeta brasileiro Luís Guimarães. Era ao tempo ministro plenipotenciário do seu país em Portugal. Tinha muitos amigos e admiradores no nosso País.

Os dias correm apressados. Estamos agora em Junho. As cortes estão fechadas. O noticiário elegante dos jornais informa-nos que a Rainha D. Amélia seguiu para S. Pedro do Sul e que D. Carlos, que gostava não só de pintar mas de conhecer de perto o povo português, anda a fazer uma pequena viagem pela costa do Algarve e a visitar cidades e vilas do litoral. Muitas são as famílias distintas e de haveres que partem para as estações balneares. Mas Lisboa não se despovoa de todo. Os teatros inauguram a época de Verão. No Trindade está uma companhia de opereta dirigida por José Ricardo. A peça de abertura intitula-se *Noite e Dia*. No Teatro da Rua dos Condes canta-se a opereta *Solar dos Barrigas*, com Palmira Bastos no papel de *Manuela*. No Avenida, representa-se a revista *Ali.. à preta*, de Guedes de Oliveira, com música de Ciríaco Cardoso. No desempenho desta revista, quatro actrizes de talento fulgurante: Angela Pinto, Teresa Matos, Carmen Cardoso e Dolores Rentini. Afonso Taveira ensaiou a revista. Santinhos desempenhou o *compadre*. A Companhia do D. Maria II está no S. João, do Porto, de onde seguirá, depois, para a província.

Na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia expõem-se as provas para o concurso do monumento ao eminente médico português José To-

más de Sousa Martins, natural da vila de Alhandra e que ali falecera em 18 de Agosto de 1897. Médico, professor, escritor, ele foi, na verdade, uma das figuras mais eminentes do seu tempo. El-Rei D. Carlos, no telegrama que enviou à irmã do ilustre alhandrense, no dia do funeral deste, exprimira assim, em nome da Nação, o seu pesar: «Apagou-se a maior luz do meu reinado».

D. João da Câmara, ao noticiar, na revista «O Ocidente», a exposição das referidas provas do concurso, traçou o perfil de Sousa Martins nestes termos, que reproduzimos textualmente:

«Este nome glorioso bem merece ser perpetuado por todas as formas. Quantos conheceram o notabilíssimo professor, o homem de ciência, o clínico incansável, quantos lhe deveram gratidão e amizade, devem estimar as provas de altíssimo conceito em que o tiveram colegas e discípulos, organizadores da subscrição. Sousa Martins era um homem encantador, talento privilegiado, cheio das mais vastas aptidões. Muitas vezes, em diferentes congressos no estrangeiro, honrou o nome de Portugal».

E continuando, D. João da Câmara acrescenta:

«Querem erigir-lhe uma estátua. O local escolhido foi o jardim em frente do novo edifício da Escola Médica, ainda em construção. Aí devia ser. Obteve o primeiro prémio o projecto do sr. Queirós Ribeiro. A parte arquitectónica é realmente belíssima. Mas permitam-nos uma observação. Essa parte tem toda a importância, quando se trata mais de um general, de um tribuno, de um grande revolucionário, quando se trata mais da comemoração de factos que de apoteose ao génio de um homem. Para Sousa Martins desejávamos alguma coisa muito mais modesta, com menos símbolos, menos alegorias. Apelaríamos tão sòmente para o escultor. Queríamos no sorriso, na fonte elevada, no gesto cansado desse robustíssimo talento, ler-lhe à alma, conhecer-lhe alguma coisa da sua vida tão santamente levada, tão útil a todos. É portanto para o talento, de que o sr. Queirós Ribeiro tem dado provas como escultor, que apelamos agora. Que o retrato seja parecido, eis o importante, *parecido* em toda a significação que esta palavra deve ter para um artista».

No alto da Avenida da Liberdade continua a funcionar a Feira Franca. É a grande distracção do povo de Lisboa. Numa das barracas, exibe-se um espectáculo, de indiscutível interesse, com pulgas amestradas que dançam e puxam minúsculos carrinhos.

Julho. Continua a debandada para as praias e termas.

No Avenida, continua em cena a revista *Ali... à Preta* e Angela Pinto, em novos papéis, reafirma o seu génio de actriz. No Trindade, Palmira Bastos, estão em plena mocidade, continua a afirmar-se. Beleza, mocidade, talento, graciosidade, uma voz fresca, concorrem para o seu crescente prestígio. O público gosta de a ver e ouvir.

O Teatro de D. Maria II continua com as portas fechadas até Outubro. Quem irá para lá? Fala-se numa reforma. Alguns jornais chegaram a anunciar a publicação do decreto de remodelação no «Diário do Governo».

A propósito, D. João da Câmara, grande dramaturgo, fez este comentário:

«Estamos nos fins de Julho e nada é sabido ainda! Muitos actores que naquele teatro têm vivido, alfaiates, carpinteiros, empregados de escritório, tinham, parece, algum direito de saber o que vai ser deles. Qualquer demora lhes pode ser prejudicial. Se a reforma não for praticável, se houver modificações necessárias, o tempo que tudo isso levará a discutir-se, a fazer-se, obrigará a nova empresa, ou quem for, a inaugurar os espectáculos muito por Outubro dentro. Não se trata já de uma questão de arte. Há muito sabemos que os governos em geral têm com ela as relações cortadas. Trata-se de muitos que querem trabalhar, que querem saber sob que lei vivem, que pelo seu passado e obra

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por
CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.DA
PORTUGAL
Administração e Serviços Comerciais
Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

honesta têm direito, pelo menos, à consideração e que, há muitos meses, esperam uma decisão, que só por indolência não foi tomada até hoje.

«O que será do Teatro de D. Maria este Inverno ninguém o pode prever. Pode a reforma ser magnífica; um senão já tem: vem muito tarde, já muito em horas más. O que será, ninguém o sabe. O futuro a Deus pertence, o que não quer dizer que comparemos Nosso Senhor com o sr. José Luciano.»

No dia 27 de Julho faleceu em Lisboa, sua cidade natal, o editor António Maria Pereira. Era filho do antigo livreiro do mesmo nome. Fundou duas belas publicações, com as quais perdeu dinheiro: *Revista Ilustrada* e *Branco e Negro*.

Nada mais importante havendo para registar neste mês de Julho, voltemos a folha do calendário.

No dia 3 de Agosto regista-se um grande acontecimento: no Ginjal, e dos estaleiros Parry & Son, foi lançada a canhoneira *Chaimite*, mandada construir pela Comissão da Grande Subscrição Nacional, da qual foi um dos principais obreiros o Marquês de Pomares. Assistiram às cerimónias do lançamento à água e do baptismo, pelo sr. Arcebispo de Mytelene, os membros da comissão executiva, convidados e muito povo. Serviu de madrinha a Marquesa de Pomares.

Politicamente, neste quentíssimo mês de Agosto, há a assinalar a queda do ministério presidido por José Luciano, que, logo a seguir, constitui novo gabinete, em que entram cinco novos Ministros:

Elvino de Brito, director geral da Agricultura e antigo parlamentar do partido progressista; o coronel Sebastião Custódio de Sousa Teles, a quem foi entregue a pasta da guerra; José Maria de Alpoim, correspondente, em Lisboa, de «O Primeiro de Janeiro», e que ficou com o cargo de Ministro da Justiça; Eduardo Vilaça, oficial de engenharia, que sobraçou a pasta da Marinha e do Ultramar. Na pasta da Fazenda ficou o antigo e prestigioso director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Manuel Afonso de Espregueira. É um nome respeitado e querido. O conselheiro Veiga Beirão ficou na pasta dos Estrangeiros e José Luciano de Castro assumiu a presidência do Ministério e sobraçou a pasta do Reino.

O «Diário do Governo» do dia 11 de Agosto traz finalmente o decreto da reforma do teatro de D. Maria II. Esse decreto, segundo D. João da Câmara, transformou o «Diário do Governo» num «jornal de troça». «Aquilo — afirmou o insigne dramaturgo — não deve discutir-se. Não lhe apareceu um defensor. Cai por si. Assim seja, em nome de um bocadinho de amor à arte e da moralidade».

Para o fim deste resumo do mês de Agosto de há sessenta anos, registemos o falecimento de uma senhora. Chamava-se, em vida, D. Mariana Hermínia de Carvalho. Quem era afinal esta senhora? Nada menos que a viúva do grande historiador e poeta Alexandre Herculano. O historiador tinha, como se sabe, um grande prestígio, e mal se soube, no Brasil, do seu falecimento, um grupo de portugueses deliberou, em homenagem à sua memória e à sua obra, enviar uma pensão à viva. Durante vinte anos essa pensão se manteve, embora aquela senhora tivesse ficado em magníficas condições financeiras.

Setembro é um mês calmo. Estão abertos apenas dois teatros: o Avenida e o Príncipe Real, ambos com revista. A Feira de Belém, com as suas atracções, constituiu o maior divertimento popular.

Em Lisboa, na sala Portugal da Sociedade de Geografia, reune-se o V Congresso Internacional da Imprensa. Presidiu à sessão inaugural, que foi no dia 26 de Setembro, El-Rei D. Carlos, acompanhado pela Senhora D. Amélia. Em honra dos congressistas deram-se várias festas, passeios, toiradas e um espectáculo no teatro D. Amélia com *O Comissário de Polícia*, de Gervásio Lobato.

Da comissão portuguesa, fizeram parte, entre outros jornalistas, o Dr. Alfredo da Cunha, Silva Graça, Lourenço Cayola e o fundador e director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Entre os jornalistas estrangeiros, encontrava-se Jules Claretie, notável escritor francês.

Estamos agora em Outubro. A Companhia Rosas e Brasão, que actuava no D. Maria II, reaparece no D. Amélia, com a peça *O amigo Fritz*, de Erckman-Chatrian. A linda sala encheu-se por completo. Nessa peça tinham os principais papéis Augusto Rosa, que desempenhava o protagonista; Rosa Damasceno, que interpretava o papel de *Suzel*, e Brazão, que tinha no velho rabino casamenteiro uma das suas mais gloriosas criações. A entrada de Augusto Rosa em cena foi saudada pela assistência com uma prolongada e calorosa salva de palmas e já que se tinha interrompido a representação, o público, que delirava de contentamento, chamou também ao palco todos os seus colegas, incluindo Taborda e João Rosa, que não entravam naquela peça. O espectáculo fechou com a comédia *Ditoso fado*, interpretado por Taborda e Rosa Damasceno.

No *foyer* desse teatro, que passou a chamar-se «República» e hoje, remoçado, como se tivesse sido construído há poucos meses, passou a ter o

nome de «S. Luís», em homenagem à memória do grande empresário Visconde de S. Luís de Braga, naquele *foyer* o eminente caricaturista e ceramista Rafael Bordalo Pinheiro expõe a sua maravilhosa jarra Beethoven. Rafael Bordalo Pinheiro, assim como seu irmão Columbano não são figuras esquecidas. Rafael tem no Campo Grande um museu com o seu nome, doado à cidade por Cruz Magalhães, e Columbano, cujo centenário se comemorou em Novembro passado, possui larga e admirável representação no Museu de Arte Contemporânea.

Estamos ainda em Outubro. No dia 22, faleceu em Lisboa, contando apenas 54 anos de idade, uma distinta escritora de quem hoje já não se fala: Guiomar Torrezão. Trabalhadora incansável, conheceu, em criança, após o falecimento de seu pai, a dureza da vida. Ela, sua mãe e duas irmãs, para angariarem o sustento, trabalhavam em costura. Mas Guiomar, no entanto, estudava. Estudava e ensinava francês e instrução primária. Aos dezasseis anos, publicou a sua primeira obra: *Uma alma de mulher*. No *Diário Ilustrado* e no *Repórter* manteve, depois, colaboração assídua. Em 1871, fundou o *Almanaque das Senhoras*, que lhe deu proventos. No Teatro do Ginásio subiu à cena uma comédia sua: *Educação moderna*. Para outros teatros traduziu várias peças francesas. D. João da Câmara, ao traçar-lhe o perfil, escreveu o seguinte: «Eram realmente notáveis as qualidades por que esta senhora se impusera à admiração de todos durante longos anos de trabalho assíduo. Dotada de uma inteligência e de uma actividade muito acima do vulgar, havendo-se dedicado às letras desde muito nova, são muitos os volumes que deixou e volumes encheriam os artigos que espalhou por um sem número de revistas literárias, almanaques e jornais noticiosos e de modas, artigos de crítica literária e teatral, sociais, de interesses de classe, e polémica. Dotada de uma força de vontade, que seria rara num homem e era de admirar numa senhora, trabalhava constantemente, tendo pelo teatro uma notável predilecção».

Chegamos a Novembro. Há pouco que contar. De importante, o falecimento, no dia 15, na sua casa de Alcanhões, próximo de Santarém, do conselheiro Henrique de Barros Gomes. Foi uma das figuras gradas da política do seu tempo. Em 1869 tomou assento, pela primeira vez, na Câmara dos Deputados, distinguindo-se pela sua intervenção em assuntos financeiros. Tem talento e sobe ràpidamente este homem. Em Agosto de 1872 entra para a Academia Real das Ciências. É a sua obra *A Astronomia moderna e a Questão das paraláxias siderais* que lhe abre as portas da douta instituição.

Mestre em questões financeiras, em 1873 é chamado para a direcção do Banco de Portugal e em 1879 é convidado para ministro da Fazenda, fazendo parte, nessa qualidade, do gabinete presidido por Anselmo Braamcamp. Filiado no partido progressista, sempre que os seus correligionários iam ao poder, ele ocupava uma cadeira ministerial.

Director e depois vice-governador do Banco de Portugal, foi também vereador da Câmara Municipal, procurador à Junta Geral do Distrito de Lisboa, presidente da Associação Comercial, presidente da Comissão Cultural da Sociedade de Geografia e da Comissão africana. Como homem de letras, escreveu, além de dois livros, o prefácio para a obra incompleta de Oliveira Martins *O Príncipe Perfeito*. Em 1890, quando, em 11 de Janeiro, se conheceu em Portugal o chamado *ultimatum* da Inglaterra, a população de Lisboa, indignada, fez a Barros Gomes, que então sobraçava a pasta dos Estrangeiros, uma manifestação hostil. A atitude do povo de Lisboa desgostou, evidentemente, o político, que, honrado como era, procedera sempre de boa fé.

O mês de Dezembro tem também pouco que contar. No dia 11, na Academia Real das Ciências, realizou-se uma sessão solene, pública, a que presidiu El-Rei D. Carlos: o académico José de Sousa Monteiro, sócio efectivo, fez o elogio do eminente escritor e académico Latino Coelho, que fora, durante anos, secretário da nobre instituição de imortais.

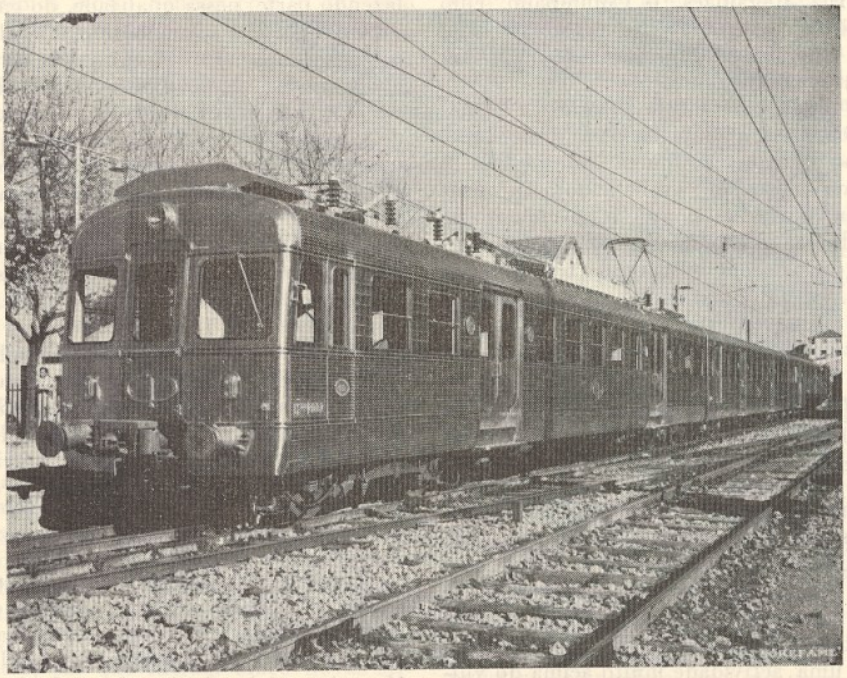
O Teatro de D. Maria II reabre, finalmente, com outra companhia de que fazem parte, entre outros, os notáveis artistas Virgínia e Augusto de Melo.

No Teatro de D. Amélia, faz-se a reposição da peça *O Duque de Viseu*, de Henrique Lopes de Mendonça. A actriz Amélia Vieira representa ao lado de Rosas e Brasão.

Anuncia-se para os fins de Dezembro a reabertura do Teatro da Rua dos Condes, completamente renovado. A reabertura desta casa de espectáculos faz-se com a comédia *Anastácia e Companhia*, de Eduardo Schwalbach.

E assim se fecham serenamente o mês de Dezembro e o ano de 1898.

A electrificação marcou uma viragem na história da viagem



- Colaborando no 1.º Plano de Fomento, a CP inaugurou em 1957 o sistema de electrificação * nos seus caminhos de ferro dotando o seu serviço público de comboios-tríplos automotores construídos em Portugal.

SEGURANÇA — CONFORTO — RAPIDEZ

Estes três requisitos essenciais são plenamente satisfeitos com os novos comboios, construídos segundo o sistema Budd, de aço inoxidável, inteiramente metálicos e ensaiados na fábrica sob o controle do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Os métodos mais recentes da técnica da electricidade foram aplicados neste novo material circulante.

Os comboios triplos suburbanos das novas linhas electrificadas foram concebidos para o público que desde logo correspondeu ao esforço do pessoal fabril português.

* *A electrificação da CP foi assegurada pelo «Groupement d'Études d'Électrification en Monophasé 50 Hz», agrupamento industrial luso-franco-germano-suiço de que a Sorefame faz parte.*

SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO

PORTUGAL

Gradall

Uma máquina universal para todas as obras .. especial para construção e manutenção da via...

Puxa .. empurra .. eleva... roda... e ainda roda a lança 45° para cada lado em torno do seu eixo longitudinal. . todos os movimentos por força hidráulica.

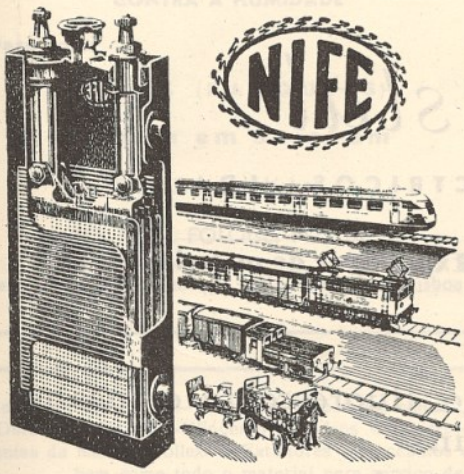
ASSENTAMENTO DE CARRIS... *a acção telescópica da lança habilita o GRADALL a colocar o carril acuradamente e reduz substancialmente o tempo de colocação. Esta máquina coloca 22 carris em 28 minutos.*

ALINHAMENTO DOS CARRIS... *Usando devidamente os comandos hidráulicos, o operador empurra ou puxa a via guiado por dois trabalhadores que a alinham. Actuais usuários relatam economias tais como 450 % sobre os métodos antigos.*





BLACKWOOD HODGE (PORTUGAL) LDA.
Av. Almirante Reis, 247 - B-C
Telef. 725948 / 725984
LISBOA



NIFE

Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

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

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL. LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.
Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 4 2188 – LISBOA

Francisco Fino, L.da

Fábrica de Lanifícios de Portalegre

SEDE E FÁBRICA: Rua 1.º de Maio

PORTALEGRE

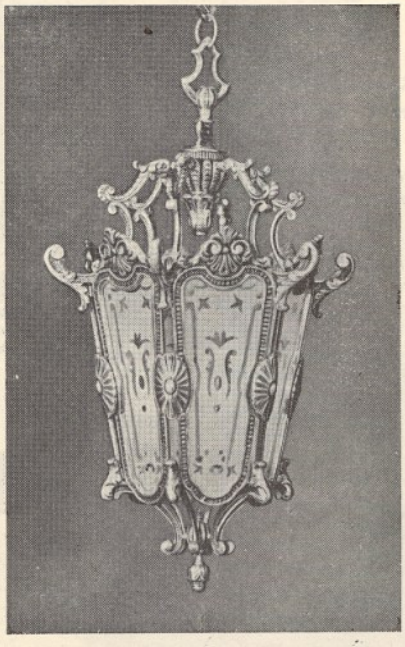
Telefones: P. B. X. 103 e 301

Escritório em Lisboa:

Rua Augusta, 188-2.º E.
Telefone 2 5183

Agência do Porto:

Rua Guedes d'Azevedo, 119-5.º
Apartado 10



«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES • LANTERNAS
CANDEEIROS • BIBELOTS

FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A
Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º
Telef. 24288 LISBOA

Lusinstal

EQUIPAMENTOS ELÉCTRICOS, LDA.

Fabricante / Armazenista / Importador / Exportador de material eléctrico

ESPECIALIZADOS EM:

* Armaduras para iluminação fluorescente e incandescente para todos os fins
* Quadros eléctricos de todos os tipos
* Material estanque
* Condutores eléctricos de alta e baixa tensão

RUA DE SANTA BÁRBARA, 81, 1.º-C
Telef. PPCA 73 21 52 (5 linhas)

LISBOA

SIDELOR

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA

ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — L I S B O A

EMPREZA DE PRODUCTOS ASFÁLTICOS
IMPERMEABILISADOR
IMEPA
RUA FILIPE FOLQUE, 10-1.º-LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. **7 30156** (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa

C.A.V. LIMITED

Equipamento original das automotoras ALLAN em serviço na C. P.

Material de injecção «Diesel» e eléctrico para motores industriais, marítimos e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Amianto — Borracha — Correias — Óleos das marcas «Valadoil» e «Pengolden» — Sedas Suíças para peneiros marca «Dufour» — Cartão «Klingerit» — Vidros «Klinger» — Calços «Klinger» para travões — Empanques — Vedante para juntas da marca «Collex» — Extintores de incêndios das marcas «Progresso» e «Hansa», etc., aprovados oficialmente, bem como todo o material para serviço de incêndio — Pulverizadores «Mysto» para a agricultura

VALADAS, L.DA

ESCRITÓRIO: Avenida de D. Carlos I, n.º 60 Tel. P. P. C. 66 3113 — 66 9182/3
ARMAZÉM: Calçada do Marquês de Abrantes, 27 e 27-A Teleg. VALADEIRO—**LISBOA**

FILIAIS: PORTO — Rua Mouzinho da Silveira, 73, 75 e 77, Telef. 21 739 // COVILHÃ — Rua Pero da Covilhã, 31 e 33, Telef. 103 // BEJA — Rua de Mértola, Telef. 159 // ÉVORA — Praça do Geraldo, Telef. 22 507

Material eléctrico de alta qualidade
CONSTRUÇÃO SUÍÇA.
Representante para Portugal e ultramar da *S. A. Brown Boveri et Cie*
Edouard Dalphin

BROWN BOVERI



Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia. Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

ESCRITÓRIO
PALÁCIO DO COMÉRCIO
Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
TELEFONE: 2 3411
PORTO

Empresa Geral de Transportes
S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS ■ SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO ■ RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS E BAGAGENS AO DOMICÍLIO ■ SERVIÇO DE PORTA A A PORTA EM CONTENTORES ■ ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO
AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146
Telefs. 32151/54 e 32261/64
LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30
Telefs. 25938/39
PORTO

Plásticos Rochas, Lda.

PLAROL

Fábrica especializada na manufactura de plásticos por extrusão Tubos de polietilene ■ Fios, cordões, fitas perfis e tubos de P V C e de acetato de celulose para diversos fins ■ Mangueiras para regas

ARTIGOS DE CONFECÇÃO — Batentes ■ Válvulas para torneiras ■ Vedantes

ARTIGOS DE ALTA FREQUÊNCIA — Novidades para Escritório ■ Brindes, Etc..

Fabrico de 1.ª qualidade

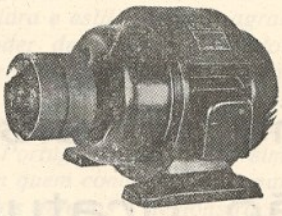
Avenida João XXI, 3 C e 3-D

Telef. 725302 End. Teleg. «PLAROL»

LISBOA - PORTUGAL



REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES
TRANSFORMADORES
DISJUNTORES
ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA ALTA E BAIXA TENSÃO

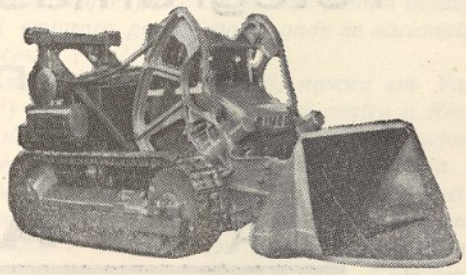
Sociedade Luso Eléctrica, L.da

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13

Telef. 668061/5 (5 linhas) **LISBOA**

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel

PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89

Sociedade ZICKERMANN, S. A. R. L.

LISBOA, Rossio, 3 ═══ **PORTO, Av. dos Aliados, 64**

FORNECEDORA DOS CAMINHOS DE FERRO
DA METRÓPOLE E PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS,
DE MATERIAL CIRCULANTE, METAIS, ETC.

SOCIEDADE ZICKERMANN · MAIS DE 60 ANOS SERVINDO · FUNDADA 1895

Ponha nos seus
Telegramas internacionais
a indicação gratuita

VIA ITALCABLE

depositando-os nas Estações
Telegráficas dos C. T. T.,
e terá um óptimo serviço

AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Notas e Recordações de Viagem

por B. WOLOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Manuel Busquets de Aguilar

I

PREFÁCIO

O livro de B. Wolowsky acerca da inauguração do caminho de ferro da Beira Alta é, no seu género, uma obra valiosa, que demonstra um conhecimento completo da matéria, escrito numa linguagem muito clara e estilo literário agradável. Minucioso no poder de observação, Wolowski venceu com rara felicidade o desconhecimento da língua portuguesa, recorrendo a informadores condignos.

Wolowski revelou em todo o livro um sincero afecto por Portugal, uma clara simpatia pelas pessoas com quem conviveu e não manifestou censuras a muitos defeitos e demonstrações de atraso que presenciou. Por bondade própria, excesso de simpatia ou conveniência pessoal, tudo lhe pareceu bem; por isso o defeito que se lhe pode apontar é o de ser demasiadamente favorável, só vendo o aspecto bom dos factos. O mal escapou-lhe quase em absoluto, e, até quando devia censurar, suaviza por tal forma que nem se alcança bem o que aconteceu.

O livro tem o seguinte título na edição francesa: **Les Fêtes en Portugal.** Inauguration du Chemin de Fer de La Beira Alta. Voyage de la Famille Royale. Notes et Souvenirs de Voyage *par B. Wolowski.*

A obra é uma brochura bem impressa em bom papel, em oitavo, de 216 páginas acrescidas de 4 de prólogo, editada em 1883 por E. Dautu, editor em Paris e acompanhada de três gravuras muito nítidas: vista parcial de Lisboa tirada de Santa Apolónia, palácio real da Ajuda e monumento a Luís de Camões. A narração foi primeiramente publicada num diário de Paris, cujo nome se desconhece, e depois reproduzida em livro.

São aspectos curiosos do livro: ser o único referente à inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, não existir outro escrito por estrangeiros respeitante a qualquer inauguração ferroviária, e, por nacionais, há sòmente o do sr. Frutuoso Gaio (1) *que trata das comemorações centenárias de 1956-1957.*

Pouco se conhece acerca de B. Wolowski, nem sequer o nome completo, apenas pelo apelido se verifica que pertencia a uma família polaca, a qual emigrara para França, onde se nacionalizou francesa.

Luís Woloswki (1810-1876) nasceu em Varsóvia (2) *e combateu com seu pai contra a Rússia, depois refugiou-se em Paris obtendo a nacionalidade francesa. Foi membro da Academia das Ciências, deputado, senador, professor, economista; publicou uma vasta obra sobre assuntos económicos e apresentou à Academia comunicações acerca de caminhos de ferro. Com certeza que era parente próximo de B. Wolowski, talvez pai ou irmão; interessado em actividades financeiras é de admitir que encarregasse esse seu parente de vir a Portugal para obter informações acerca do emprego de capitais franceses numa época em que a França e a Grã-Bretanha eram as maiores potências financeiras da Europa e costu-*

(1) — *Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal* — Sintra, 1957.

(2) — *Larousse du XXeme Siècle*, Paris s. d., tomo 6, pág. 1092

mavam financiar actividades noutros países, especialmente a construção de caminhos de ferro como foi em parte o que aconteceu em Portugal. Assim B. Wolowski demorou-se alguns meses em Portugal (3), *preparou um estudo sobre a situação política e económica portuguesa, que pensou publicar, e atrasou o seu regresso de sete semanas para assistir à inauguração do caminho de ferro da Beira Alta. Nada mais se sabe de qualquer actividade que desempenhasse, nem quando faleceu.*

Setenta e cinco anos após a sua publicação o livro de B. Wolowski é traduzido em Português, tendo o interesse duma valiosa recordação histórica de carácter ferroviário. Quem me havia de dizer, que, tendo lido o livro de Wolowski há quase trinta e oito anos, então estudante do terceiro ano do liceu, que já se interessava por assuntos ferroviários nunca mais o esqueceria e seria agora o seu tradutor? Singularidades do Mundo.

PRÓLOGO

Há um ano visitámos Portugal, e, durante a estadia de alguns meses que aí fizemos, foi-nos dado assistir à inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, a qual se efectuou a 3 de Agosto de 1882.

A descrição que publicamos hoje, viria muito tarde se me propusesse dar conta de factos já muito afastados, mas há apenas um fim: querer ser simplesmente a expressão duma saudade reconhecida. E' a este título — e a este título ùnicamente — que julgamos devê-la publicar.

Somos um velho viajante. Desde há muitos anos temos porcorrido a França, a Itália, a Austria, a Hungria, a Polónia, a Roménia, a Sérvia, a Grécia, a Turquia da Europa e da Ásia, o Egipto. Mas foi-nos raramente dado encontrar uma hospitalidade tão lisonjeira e também tão cordial como aquela que nos acolheu em Portugal.

Num futuro próximo, esperamo-lo, as notas que recolhemos servir-nos-ão para apresentar um estudo profundo da situação política e económica de Portugal: podemos afirmá-lo, com provas de apoio, o futuro que nos parece reservado a esta nação inteligente e valente.

Agora só podemos oferecer aos nossos amigos, de hoje para o futuro tão queridos, estas páginas apressadas, ainda quase cobertas da poeira da viagem. Esta poeira não a queremos sacudir; não queremos fazer neste momento nem uma obra literária nem uma obra erudita. Desejamos ùnicamente reunir numa brochura as nossas impressões tais como foram publicadas a seu tempo num diário, sem qualquer alteração, afim de que conservem o seu carácter de sinceridade e de espontâneidade.

A esse Portugal que abandonámos com a aspiração de uma visita próxima, dizemos apenas: obrigado! e até breve!

Bagnoles de l'Orne, 10 de Agosto de 1883.

A MADAME MARIE L.

A Viagem da Família Real (Notas — Recordações)

Prometi-lhes escolher entre os episódios da minha viagem a Portugal, um facto que pudesse dar-lhes uma ideia, por pouco que seja, exacta da nação portuguesa. É um país tão desconhecido na Europa como a China. E que inconveniente há que seja assim?

É, portanto, com o mais sincero prazer que cumpro a minha promessa. Compreenda-se bem: renovo aqui as minhas reservas, porque não me incumbo de lhes apresentar um quadro de conjunto, nem mesmo um estudo profundo, mas simplesmente um esboço, podendo dar-lhes uma ideia do país, do carácter e dos costumes dos seus habitantes.

Lord Byron, quando da sua viagem a Portugal, dizia, a propósito de Sintra, seductor lugar de veraneio dos Portugueses, situado nas montanhas (4) a duas horas de carruagem de Lisboa:

«Eis que aparece Sintra, novo Eden, com as maravilhas variadas dos seus montes e dos seus vales. Ah! que não poderia guiar o pincel ou a pena para seguir o olhar encantado através dos lugares mais deslumbrantes à vista mortal, que as maravilhas descritas pelo poeta que ousou abrir ao mundo surpreendido as portas do Eliseu.

«Os rochedos medonhos coroados por um convento com o remate inclinado; os sobreiros antigos sombreiam com os seus ramos um precipício orlado de silvas; o musgo das montanhas escurecido por um sol ardente, o vale profundo cujos arbustos choram a ausência do sol, os pomos de ouro suspensos das verdes folhas das laranjeiras; as torrentes que saltam do alto dos rochedos; a vinha nas colinas; o salgueiro que se balouça junto, tudo contribui a embelecer e a variar esta paisagem encantadora».

Estou tentado a dizer pela minha parte que Portugal inteiro é um país verdadeiramente abençoado do Céu. A população é bondosa, honesta e acolhedora para os estrangeiros como em nenhum outro país.

As províncias do Norte e da Beira Alta, únicas que percorri um pouco a sério, formam dir-se-ia um jardim onde a mais variada vegetação se une com os acidentes do terreno, desenrolando diante do viajante os mais maravilhosos panoramas.

Desde as plantas dos trópicos, os cedros do Líbano, as camélias duma grandeza desconhecida

(3) — B. Wolowski, *Les Fêtes en Portugal*, Paris, 1883 pág. LV/5.

(4) — Sintra não está nas montanhas, mas sim espalhada junto duma serra. (Nota do tradutor).

até aos pinheiros do Norte da Europa, tudo se encontra, cresce e floresce nesse solo fértil entre todos.

O belo céu da Itália e da Grécia reflecte-se e mira-se nas águas do seu Oceano, donde sopram brisas frescas e salutares.

Devo dizer, desde já, para não esquecer, que Portugal é uma estância de Verão das mais encantadoras que conheço. A doçura do seu clima de Inverno é incomparável. Todavia afirmar que se pode passar um Verão agradável em Portugal sem suportar calor excessivo, é expor-se a ser tratado de narrador inexacto, para empregar apenas a expressão mais delicada.

Não posso todavia deixar de aconselhar a todos aqueles a quem as suas ocupações não permitem viajar no Inverno e que podem dispor do seu tempo, desde o mês de Abril até ao mês de Agosto inclusive, de ir visitar este país privilegiado. Ficar-me-ão gratos.

As manhãs e as tardes são frescas e durante o dia mesmo, das 11 às 5 h., na ocasião em que o Sol é mais ardente, a brisa do mar envia ao passeante a sua benéfica frescura.

Não é como em Madrid que se sufoca todo o dia, onde, quando vem a noite, não se podem fechar os olhos, tão asfixiante é a atmosfera.

Em Lisboa nada de semelhante, à parte alguns dias do mês de Setembro, durante os quais sopra o vento do Sul, única época verdadeiramente desagradável ([5]). O interior do país, afastado do mar, é indiscutìvelmente muito quente, mas o viajante que se sujeitasse a sòmente visitar as províncias vizinhas do Oceano, voltaria da sua viagem encantado com o desejo de voltar o mais cedo possível a este país tão belo e tão hospitaleiro.

Tive a satisfação de me encontrar em Portugal na ocasião das grandes festas. Há datas que contam na vida duma nação e o estrangeiro que pode encontrar-se nesses lugares na ocasião duma das grandes solenidades nacionais que fazem mover as massas e permitem sentir o pulso dum povo — deve considerar-se muito feliz.

E' certamente no meio duma festa que reune milhares de pessoas dos dois sexos que um observador apreende debaixo do aparato, sob os trajes domingueiros, esses olhares, que, como uma aberta depois da tempestade, permitem descer ao fundo da verdade e talvez mesmo reconhecer a justa medida das cousas no país que visita.

Há, com efeito, alguma cousa de maior na nossa civilização moderna que a abertura duma nova via de comunicação que suprime as distâncias, aproxima os povos outrora os mais afastados? Devia haver em Portugal a inauguração da nova linha de caminho de ferro, duma extensão de 252 quilómetros ([6]), que vai até à fronteira de Espanha e que será dentro de dois anos a ligação mais directa entre Paris e Lisboa. Quando o troço espanhol, cerca de 128 quilómetros que falta ainda construir, estiver concluído, poder-se-á ir a Portugal em 48 horas ([7]).

A minha estadia nesse país era limitada. Mas não hesitei em a prolongar de sete semanas, para não faltar à ocasião que não se renovará talvez antes de 25 anos, de assistir a festas semelhantes.

Não conhecendo a língua portuguesa, devem-me ter escapado muitas minúcias características, atraentes; mas, apesar disso, creio ter bastante visto e bastante apreciado para me autorizar a pegar na pena e emitir um juízo.

Encontrei entre os Portugueses uma tão boa vontade em me informarem, que as minhas pesquisas foram das mais fáceis.

Tendo intitulado este livro «As Festas em Portugal», devo dizer em que consistem, a que propósito foram feitas, e quais as circonstâncias que as procederem.

([5]) — No meio de afirmações tão lisonjeiras e exactas que mostram um grande poder de observação, Wolowski não tem razão, pois Agosto é mais quente do que Setembro. O que deve ter acontecido foi nesse ano, em que visitou Portugal, haver sido o contrário. (Nota do tradutor).

([6]) — Aliás 246 quilómetros. (Nota do tradutor).

([7]) — Em 1958 realiza-se em 29 h. 20 m. (Nota do tradutor).

A MUNDIAL

O Maior Organismo Segurador Português

Capital e Reservas: 287 mil contos

Sede: Largo do Chiado, 8, em LISBOA

Filial: Praça Guilherme Gomes Fernandes, 10, no PORTO

Delegações em Santarém, Viseu, Coimbra, Aveiro, Braga, Setúbal

Agências Gerais em Castelo Branco, Luanda e Vasco da Gama, na Índia Portuguesa

Agências por todo o Continente, Ilhas e Ultramar

BOAS FESTAS

Temos sobre a nossa mesa de trabalho um monte de cartões e cartas de numerosos amigos e firmas comerciais e industriais que, como habitualmente, nos distinguem, nesta quadra, com os seus cumprimentos de Boas Festas e votos de Novo Ano próspero. Sensibilizam-nos tantas provas de estima e consideração, as quais, sinceramente, retribuímos, com idênticos votos.

E porque assim é, gostosamente passamos a inserir os nomes das entidades que nos cumprimentaram:

Mr. Lozza, Director do Hotel Bayard; António do Carmo Dias, Parede; Carlos Quelhas Reed, Coronel Emydio Duarte Cadima, Professor João Faria Lapa, do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras; Conselho de Administração da Sociedade Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, Direcção Geral do Turismo Espanhol, D. Alejandro Freijal del Vilar, Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, Viúva Macieira & Filhos, Sociedade Técnica de Artes Gráficas, Lda.; João Carlos da Silva Júnior, Societé D'Études Ferroviaires, Benarus, Lda.; Litografia Salles, Limitada; Rovere, Lda.; Chaves Caminha, Engenheiro V. de Caldas Nogueira, Luís C. Almada, Services Officiels du Tourisme Français; Cruz, Sousa & Barbosa, Lda., do Porto; Francisco Velez Conchinhas, Dr. Emídio António da Câmara de Vellasco Martins, Manuel de Seixas, Francisco da Silva Braz, António Martins Pimenta, Ahlers, Lindley, Limitada; Manuel Guedes, Lda. António dos Santos, Sociedade Revendedora de Papéis, Lda.; Domingos da Silva Agulheiro, Oliveira & Rodriguez; Fernando Toscano Alves, Carlos Silva Monteiro, José de Matos Serras, Américo Gonçalves, Lda.; Manuel Reis Morais & Irmão; Grande Hotel Portugal, Figueira da Foz; Francisco do Carmo Cota, Carlos de Castro Moura Fontes, Tenente Luís Jose Simões, Armand Bourgnon, Director do Centro Nacional Suíço do Turismo, Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Luís Consiglieri Sá Pereira, Arquitecto Hermínio Vaz de Barros, António Silva, Agência Universo, Engenheiro Armando Ferreira, Coronel Fred, General Timperman, Sociedade Gráfica Hugo Internacional, Lda.; José Santos, Lda.; J. Soares da Silva, Springer, Lda.; António Montês, Director do Museu Provincial de José Malhoa, Jorge Augusto Taborda de Lemos e Figueiredo, Manuel de Carvalho, Coimbra; Direcção do Ateneu Ferroviário, Hotel Alentejano, Elvas; José Francisco Vendinha, Sabena, Companhia de Aviação; S. N. C. T., Chemins de Fer Français, Madrid; «Boletim da C. P.», dos Caminhos de Ferro Portugueses; Casa Pereira da Conceição, Dr. Rogério Alberto Torroais Valente, Dr. Elio Cardoso.

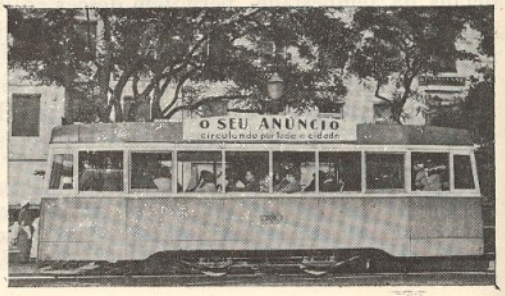


Os anúncios nos «eléctricos» e autocarros da

Companhia Carris

são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

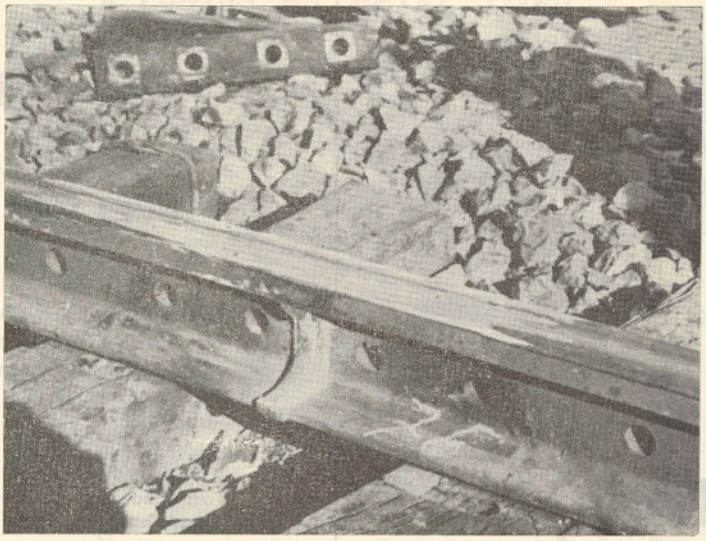


CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS

Fornecimento de Cargas para todos os Tipos de Carril

Execução de soldaduras segundo a técnica mais moderna e moldes especiais patenteados

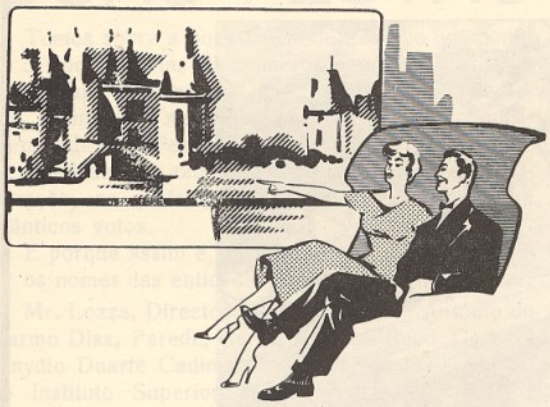
ALUMINOTÉRMICA, L.DA

ESTUDOS SOBRE TODAS AS APLICAÇÕES DA ALUMINOTERMIA

FABRICO DE MATERIAL E APARELHAGEM NECESSÁRIOS À SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA

Caixa Postal 928 ✯ Tel. 732614 ✯ LISBOA

MAIS UMA INDÚSTRIA NACIONAL AO SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



Vá a

FRANÇA

de comboio

Gozará o encanto da Viagem... sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem, tomar a sua refeição, dormir, passear com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais centros turísticos, as nossas excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA

SNCF

Reduções de 20 a 40 % nos bilhetes turísticos e de grupos.

INFORMAÇÕES:

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. José António, 57, · MADRID · Telef. 472020

Indústria de Matérias Plásticas

Inexca

JOAQUIM LARANJEIRA

FÁBRICA EM **ELVAS** TELEF. 400

Fábrica de Artigos de Borracha e de Artigos Plásticos, por Injecção, Extrusão, Compressão e Soldagem Electrónica

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DEPÓSITOS:

LISBOA: Praceta Pascoal de Melo, 5-A Telef. 40083

PORTO: Rua da Fábrica, 11-1.º Telef. 30211

Fábrica de Borracha

COMPANHIA PORTUGUESA DE ALPARGATAS, LDA.

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

Todos os artigos de borracha para Caminhos de Ferro, Automóveis, Desportos, Regas, Chupadores, Trasfegas, Bazar, Higiene, Menage, Hospitais, Pulverização de vinhas, etc.

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

Fabrica todo e qualquer artigo em borracha ou ebonite, mediante amostras ou desenho do cliente.

Desperdícios de algodão para limpeza de máquinas.

Rua dos Lusíadas, 5

LISBOA Telef. **37021**

coromant coromant coromant

FERRAMENTAS DE TORNO E PONTAS EM METAL DURO

SANDVIK
Coromant



TODOS OS TIPOS E DIMENSÕES USUAIS EM STOCK

FREZES, BROCAS, MANDRIS, NAVALHAS RECTIFICADORAS, CONTRA PONTOS, etc.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

JAYME DA COSTA, L.DA

R. DOS CORREEIROS 8-26 - P. DA BATALHA, 12-12 A

LISBOA PORTO

coromant coromant coromant coromant coromant coromant coromant coromant coromant coromant coromant coromant

POSTES DE CIMENTO ARMADO



ALTA E BAIXA TENSÃO

Cavan

R. D. ESTEFANIA, 42 - TLF. 47812

LISBOA



O esforço diário que a sua profissão exige torna indispensável o fortalecimento da sua robustez física, em especial quando o seu trabalho é rude e violento.

Tome OVOMALTINE, o produto mundialmente conhecido como sinónimo de saúde.

A OVOMALTINE constitui uma reserva de elementos energéticos e de valor biológico que nenhum outro produto possui.

OVOMALTINE

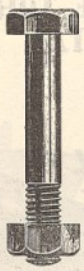
DAR-LHE-Á FORÇAS

OV-5-56

A RESISTENTE — SOCIEDADE DE PARAFUSOS, LDA.

R S.P.L.DA

Fábrica de Parafusos, Porcas, Rebites e Anilhas, etc. Ferragens para Linhas Telefónicas, Telegráficas eléctricas e Zincagem



ESCRITÓRIO E FÁBRICA
CALÇADA DOS SETE MOINHOS, 41-47
Telefone 4 7427
LISBOA

J. MARQUES MENDES

Rua dos Caminhos de Ferro, 96-1.º-Esq.
LISBOA — Telef. 86 15 88

Agente-Depositário de:
Vinhos de Mesa «Scalabis»
Vinhos do Porto LAGO
Aguardente Velha «31»
Vinhos Real Madeira
Champanhes nacionais e estrangeiros

COMPANHIA DE SEGUROS
OURIQUE

RAMOS:
Aéreo — Acidentes de Trabalho — Acidentes Pessoais — Fogo — Roubo — Transportes Terrestres — Responsabilidade Civil — Automóveis — Marítimo

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

Capital: *Cinco Mil Contos*
Sede: Av. da Liberdade, 211-1.º — LISBOA — Telef. 57116/7
Filial: Palácio Atlântico Praça D. João I PORTO — Telef. 27431 —

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.DA

Sede Social: Escritório e Armazém
Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA
Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da
FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRANQUEAÇÃO E ACABAMENTO DE SACAVÉM

VINHOS
da
QUINTA DA CARDIGA

Sede:
QUINTA DA CARDIGA
ENTRONCAMENTO

TELEFONES:
Lisboa: 21334
Quinta da Cardiga — Entroncamento: 6213



Centro Industrial de Panificação de António Marques Casa fundada em 1926
Padaria de Pão de trigo, de Farinha espoada. Fabrico mecânico
Mercearias das melhores qualidades e procedências — Especialidade em Café — Moagem diária
R. Coronel José Martins Cameira—Beira Baixa—CARIA —Telefone 4

RUBEX

Agência de Importação e Comércio, Lda.

IMPORTADORES — ARMAZENISTAS DE:

- BORRACHA PLANTAÇÃO
- «HYCAR» e «AMERIPOL» (Polímeros americanos)
- REGENERADOS DE BORRACHA
- LATEX CENTRIFUGADO
- «REVERTEX»
- «REVULTEX»
- COMPOSTOS DE LATEX
- ANILINAS e PIGMENTOS
- PRODUTOS QUÍMICOS «GOODRITE»
- NEGROS DE FUMO
- PLASTIFICANTES e CERAS MINERAIS «SUNOCO»
- AUXILIARES PARA VULCANIZAÇÃO
- «EMULTEX» (Emulsões de PVA)
- «GEON» (Compostos de PVC)
- MASSAS LUBRIFICANTES «BELSUNCO»
- COLAS E VEDANTES INDUSTRIAIS

Para as indústrias de:

Borracha e Latex, Cortiça, Cabos Eléctricos,
Papel, Plásticos, Têxteis, (Acabamentos),
Tintas e Vernizes

Avenida dos Estados Unidos da América, Lote 4, 5.°-A

Caixa Postal 314

Telefones: 760121 760122

Telegramas: «RUBEX»

LISBOA

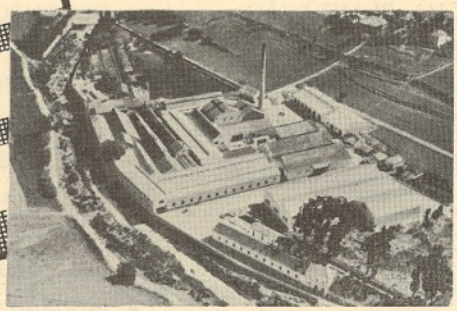
PAPEIS

Graham

DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES

cartolinas brancas e em cores
gomados e parafinados
sulfito Krafts affiches
sacos multifolhas e saquetas
impressão
escritas



GUILHERME GRAHAM JR. & C.ª — Rua dos Fanqueiros, 7 - Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS
ADUBOS
SULFATO DE COBRE
ENXOFRES
BAGAÇO PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS
INSECTICIDAS
ÓLEOS INDUSTRIAIS
ÓLEOS COMESTÍVEIS
AZEITES
SABÕES

C U F
LISBOA

ÁCIDOS
VELAS
TECIDOS
CARPETES E PASSADEIRAS
CAPACHOS DE CAIRO
SACARIAS DIVERSAS
METALÚRGICA DO FERRO E AÇO
CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES DE NAVIOS

LISBOA — Rua do Comércio, 49 PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86



O «RAWLBOLT»

A fixação de confiança!

Mais de 42.000 RAWL-BOLTS utilizados nas obras do Túnel do Rossio.

Para todo o problema de fixação em qualquer material a Rawlplug C.º tem a solução adequada

Representantes em Portugal e Ultramar:

LEACOCK (LISBOA), LDA.

Av. 24 de Julho, 16 *Telef. 669061* **LISBOA**

«GRANCOR»

GRANULADORA DE CORTIÇA, LDA.

RUA MIGUEL PAIS, 31-33

BARREIRO

PRODUTORES DE CORTIÇA

FABRICANTES DE GRANULADOS

PRANCHA, ROLHAS E APARAS

DEPÓSITOS:

GALVEIAS, PONTE DE SOR E BEMPOSTA

TELEFONE:

BARREIRO 023033

Américo Amaral dos Santos

Montagens e Reparações de: MÁQUINAS TIPOGRÁFICAS—LITOGRÁFICAS—OFFSET—ROTOGRAVURA—CARTONAGEM ENCADERNAÇÃO—PAUTAÇÃO, ETC.

Rua Luz Soriano, 25 — Telefone 36 74 97

LISBOA

Sociedade Portuguesa de Graxas, Lda.

Rua da Indústria, 54 — Telef. 63 74 13 — LISBOA

Fabricante dos Produtos «JUVENALIA»

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

CREMES, GRAXAS E LIMPA METAIS

Pomada para engraxadores e sapateiros «ROSETE»

FABRICO PARA EXPORTAÇÃO

LISBOA — PORTO — COIMBRA — FARO

REEDIÇÃO DAS OBRAS DO GRANDE POETA

AUGUSTO GIL

Publicados:

SOMBRA DE FUMO

3.ª ed., com litografias a cores de CIPRIANO DOURADO

LUAR DE JANEIRO

10.ª ed., com desenhos de MARIA KEIL

ALBA PLENA *(Vida de Nossa Senhora)*

7.ª ed., com desenhos de RAUL LINO

VERSOS

6.ª ed., com desenhos de MARIA FRANCO

O CANTO DA CIGARRA

(Sátiras às Mulheres)

5.ª ed., com desenhos de STUART CARVALHAIS

GENTE DE PALMO E MEIO

3.ª ed., com desenhos de GARDY DE ARRIAGA

Cada volume, magnificamente impresso em papel «off-set», Esc. 25$00

Edições de luxo a preço popular

PORTUGÁLIA EDITORA, Av. da Liberdade, 13 — LISBOA

ELECTRO-FLUORESCENTE, LDA.

Gerência de AMÉRICO NOBRE

Vendas: Rua Luz Soriano, 4 e 6, LISBOA

Oficinas: Trav. das Mercês, 20 e 22 Telefs. 30907 Part. 779225

OFICINAS DE REPARAÇÕES ELÉCTRICAS DE

Aparelhos Médicos, Automóveis, Baterias, Cinema Sonoro, Rádio

Montagem de LUZ—MOTORES—FLUORESCENTE

Bobinagens Eléctricas — Canalizações de Água e Gás

Representações—Óleos Lubrificantes «KENDAL»—Seguros em todos os Ramos — Agente e Depositário dos afamados Vinhos de Mesa CAMILO ALVES

Celeiro do Barreiro

De João Barreira

Comissões, Consignações e Conta Própria

Rua Miguel Pais, 136 - BARREIRO **Telef. 023164**

Edições LIVROS DO BRASIL

Algumas das últimas publicações

CASA GRANDE & SENZALA . . . . . 80$00
Gilberto Freyre

MÉXICO . 50$00
Erico Veríssimo

OS THIBAULT-3 Vol. . . . . 180$00
Martin du Gard

GENITRIX . 12$50
François Mauriac

HISTÓRIA DA FILOSOFIA . . . . . 75$00
Will Durant

EVOLUÇÃO DA FISICA . 20$00
Albert Einstein

A VIDA QUOTIDIANA NO EGIPTO . . . . 45$00
Pierre Montet

A GRANDE CAÇADA . 12$50
Mickey Spillane

Encontram-se à venda nas Livrarias

Pedidos à Cobrança: R. Luz Soriano, 47 — LISBOA

Dominguez & Lavadinho

FÁBRICA DE SOBRESCRITOS ■ MANIPULAÇÃO DE *PAPÉIS DE ESCREVER* E SACOS DE PAPEL ■ PAPELARIAS E TINTAS DE ESCREVER NACIONAIS E ESTRANGEIRAS ■ ARTIGOS DE DESENHO E PINTURA ■ PAPÉIS QUÍMICOS ■ LÁPIS, ETC.

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

FÁBRICA:
Av. Casal Ribeiro, 18-24
Telefs. 25201, 25202

ÓLEOS «MODERN»

USADO NAS LOCOMOTIVAS DA C. P.

IMPORTADORES

F. H. de Oliveira & C.ª, Lda.
Calçada Marquês de Abrantes, 42
Telef. 66 01 13

DISTRIBUIDORES-FORNECEDORES:

Sociedade Activa de Representações, Lda.
Rua da Boa Vista, 84 - 2.º
Telef. 2 1317

Guilherme Silva, Ferreira, L.da

CASA FUNDADA EM 1924

EXPOSIÇÃO E ARMAZÉM:
Rua da Prata, 214-1.º
ESCRITÓRIO: *Rua da Prata, 214-2.º*
GERÊNCIA: *Rua da Prata, 224-1.º*

Os maiores armazéns do País de artigos para Estofadores e Decoradores

Representantes e Distribuidores das principais fábricas de

Tapeçarias — Linhos estampados
Sedas — Veludos

Carpetes inglesas e francesas das mais qualificadas qualidades

E das bem conhecidas carpetes

«ZAGAL»

O mais acreditado fabrico nacional com 20 anos de êxitos

COLECÇÕES À DISPOSIÇÃO DAS CASAS DA ESPECIALIDADE

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA

HOTEL DE 2.ª CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas

Telefones: 30747—30748—30749—30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70—LISBOA

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO
TRÊS TIPOS:
DOCE-SECO
MEL DE DAMAS
Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:
Francisco Velez Conchinhas
Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:
SOCIEDADE DÓMÚZ, L.DA
ELVAS

REFINARIA BRASILEIRA LIMITADA

Fábrica Mecânica
de Refinação de Açúcares
Rua Ferregial de Baixo, 42 a 44-D
Telef. 2 46 55
Teleg.: ESFORÇO

Torrefacção e Moagem de Cafés
Rua da Esperança do Cardal, 9
Telef. 5 04 64
LISBOA

OS VINHOS
MESSIAS
IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal
Sociedade dos Vinhos do Sul, L.da

ARMAZEM
AZAMBUJA
Telefone: 50

ESCRITÓRIO
Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B
Telefs. 843391 / 92
842070
LISBOA





SUCATAS

FERRO E METAIS

Para compra ou venda
consultar sempre a firma

ANTÓNIO DOS SANTOS E SILVA

Avenida 24 de Julho, 172
LISBOA
Tel. 66 1732

PASTA COURAÇA

A MELHOR PARA OS DENTES

DESDE 1884

Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

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

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

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38,-2.º
Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A — 36
LISBOA

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os tratamentos industriais de águas

Representantes:

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C.ª S. A. R. L.

Rua D. João, V, 2-2.º
LISBOA

Casa Alemã

Casa especializada em todos os artigos de:

LOUÇAS — VIDROS — CRISTAIS — FAIANÇAS — TALHERES — PORCELANAS — METAIS FINOS — OBJECTOS PARA BRINDES — ARTIGOS DE MÉNAGE, ETC.

Rua da Palma, 33—Telefone 25250

LISBOA

Café NICOLA

O café dos bons apreciadores

O MELHOR SERVIÇO
A MELHOR FREQUÊNCIA

Excelente serviço de Restaurante

24, ROSSIO, 25 LISBOA

Corporação Industrial do Norte, Limitada

Fábrica de Tintas e Vernizes

Os nossos serviços Técnicos e Laboratoriais, sob a direcção de engenheiros químicos, estão inteiramente à disposição dos n/ clientes

A nossa larga experiência na solução de problemas industriais é garantia da melhor e mais económica pintura

A vossa consulta será sempre no v/ interesse

Telefone: P. P. C. A. 43194 (3 linhas)

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

Agentes em Lisboa:
Largo do Poço do Borratém, 13, 1.º-D.
Telef.: 24453 e 36765

FERROS ARTÍSTICOS

Serralharia Artística

Vicente Joaquim Esteves

FUNDADA EM 1889

SUCESSOR, FILHO
JOÃO LUÍS ESTEVES

88, Rua das Amoreiras, 94

Telefone, **68 23 40**

Novas instalações em construção
na RUA DE CAMPOLIDE, 183-185

LISBOA

— Fundição de ferro e metais não ferrosos
— Fundição injectada (fabrico de cremones, puxadores, dobradiças, fivelas, etc.)
— Passagem a bronze de estátuas e outros trabalhos de arte
— Caldeiras e depósitos
— Coberturas, portas e caixilharias metálicas
— Pontes rolantes e guinchos
— Betoneiras
— Decapagem e metalização
— Prensas para diversos fins

SONORTE

Fornecedor da C. P.

Sociedade de Estruturas Metálicas do Norte, S. A. R. L.

Rua do Justino Teixeira, 464 — PORTO
Telefs. 53145 e 53146

SOCIEDADE IMPORTADORA E EXPORTADORA

BASTOS, FERNANDES & MAGALHÃES

S. A. R. L.

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS

ARMAZENISTAS DE MERCEARIAS

LISBOA — PAÇO DA RAINHA, 54
Telefs. P. B. X. 5 07 25 - 4 1065

PORTO — R. C.DE RODOLFO ARAUJO, 108
Telefs. 5 24 76/77/78 Est. 152

Coimbra & C.ª

CASA FUNDADA EM 1930

TELEFS. 25411-25412 P. P. C.

Bronzes BRACO - (Portugal) para apoios de cambota e bielas

Peças e acessórios para automóveis

AVENIDA NAVARRO, 5

Reparação de automóveis e fabricação de bronzes

RUA DA SOTA, 10

COIMBRA

A IDEAL, LIMITADA

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE MALHA

RUA JOÃO MACHADO, N.º 1

(Junto à linha do C. de Ferro)

TELEFONE 22726 — APARTADO N.º 36

COIMBRA

Fábrica

de

Augusto de Cunha Júnior, Lda.

DESCASQUE DE ARROZ

Alfarelos - Gare — Telefone 7115

Rua Antero de Quental, 38 — COIMBRA

TELEFONE 23203

PASTELARIA

F I L I A L

Rua Bernardo Lopes, 43-47

Telefone 2 2465

FIGUEIRA DA FOZ



CONFEITARIA

F I L I A L

Av. Fernão Magalhães, 38

Telefone 2 5388

COIMBRA

Serviço de banquetes, casamentos e baptizados

José R. de Oliveira, Lda.

Rua da Sofia, 165 — Telefone 2 3655

COIMBRA

Francisco António da Silva & F.os, L.da

Fábricas Metalúrgicas fundadas em 1907

Torres Vedras — Portugal

MAIS DE 50 ANOS — SERVINDO A INDÚSTRIA NACIONAL

Autovinificadores — Bombas — Caldeiras para distilação Esgotadores por parafuso sem-fim a 45.º — Esmagadores elevadores, centrífugos ou de rolos canelados. Com ou sem desengaçador — Esmagadores manuais e mecanizados — Grupos moto e electro-bomba. Mangueiras e chupadores. Postigos — Prensas sistema «Marmonier» e «Hidráulicas». — Pulverizadores e torpilhas. Sulfitómetros e Sulfuradores. Tampas especiais para ânforas — Tampas para depósitos subterrâneos — Tampões, torneiras, uniões, válvulas, etc.

Todos os Acessórios para a mais completa instalação

Fábricas Aleluia

AZULEJOS



LOUÇAS

Artísticas * Sanitárias

Domésticas

AVEIRO

TELEFONES 22 — 806 — 807

HIPÓLITO

ARTIGOS DE ALTA QUALIDADE



MATERIAL VITIVINICOLA E FUNCIONAMENTO A PETRÓLEO

Fábricas em Torres Vedras

CASA HIPÓLITO, LDA.

TELEF. 3 E 53

TORRES VEDRAS **PORTUGAL**

"Fábricas Jerónimo Pereira Campos, Filhos,,

AVEIRO

FUNDADAS EM 1896

Sucursais em:

Alvarães (Viana do Castelo)

Meadela (Viana do Castelo)

DEPÓSITO NO PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 382

DEPÓSITO EM BRAGA: Rua dos Chãos, 75 a 79

DEPÓSITO EM LISBOA: Largo do Calvário, 3

Telefones: **108**-*Aveiro;* **24 674**-*Porto;* **637 013**-*Lisboa;* **22023** - *Viana do Castelo;* **9216** - *Barrozelas (Alvarães)* **2446**-*Braga*

Telegramas: **CAMPOSFILHOS**-*Aveiro*

Apartado n.º 4 — Aveiro

remiada com Medalhas de Prata e Ouro e Grandes Prémios de Honra nas Exposições a que tem concorrido

Telhas tipo «MARSELHA», «SUCESSO» e «CAMPOS» ■ Tijolos vermelhos e refractários ■ Tubagem de grés, bacias, urinóis e retretes. Vasilhas para ácidos ■ Botijas ■ Loiça sanitária, doméstica e decorativa em pasta vitrificada, branca e de cor

António Romão & Filhos, Ld.ª

FABRICANTES DE CORTIÇA

Prancha, aparas, refugo e virgem

Telefone 19

VENDAS NOVAS

Abranches, Filhos, Silva & Guimarães, L.da

MOAGEM — Instalação «BUHLER»

Rua José Félix de Mira — Telef. 5

VENDAS NOVAS

António Coelho de Oliveira, Herdeiros

Proprietários do CAFÉ IDEAL e da MERCEARIA IDEAL

Correspondentes Bancários

Praça da República, 39 e 40 — Telefone 18

VENDAS NOVAS

SEQUEIRA, IRMÃOS, LDA.

Adubos da COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Agentes da Companhia de Seguros **«IMPÉRIO»** — Seguros em todos os Ramos — Revendedor da **«CIMIANTO»** — Produtos de Fibrocimento

Praça da República = Rua Joaquim Mendonça

Telefone 34 VENDAS NOVAS

Sequeiras & Feio, Limitada

Rua de Aviz, 36-38-A — Telefone 23 365

— ÉVORA —

Secções de REVENDA E RETALHO

Louças domésticas, Porcelanas, Vidros e Cristais, Alumínios, Talheres inoxidáveis

Completo sortido de artigos para brindes

José Joaquim d'Almeida, Filhos

Vinhos, aguardentes e vinagres

Rua da Moeda, 59

Telefone 2082

EVORA

JOÃO D'ALMEIDA HENRIQUES

Subagência de vendas de Produtos da **Companhia Portuguesa de Tabacos**

CORRESPONDENTE BANCÁRIO

Depósito de Fósforos — Papéis de Fumar — Papelaria — Livros

Praça da República **Telefone 27**

VENDAS NOVAS

CAFÉ ARCADA

RESTAURANTE

BANQUETES, CASAMENTOS, BAPTIZADOS, ETC.

Praça do Giraldo, 7 **Telefone 22152**

ÉVORA

CABELEIREIROS:

ALVES Mestre Cabeleireiro

Penteia à fisionomia das senhoras. Pinturas em creme «Imédia» em todos os tons — MANUCURE

Telefone 23327 Rua 5 de Outubro, 44 — **ÉVORA**

CAFÉ RESTAURANTE

De CARLOS JOSÉ CACHATRA

Rua do Raimundo, 32 a 38 Telef. 25052 ÉVORA

Jerónimo Ferreira

PROPRIETÁRIO DO «SOLAR DOS CARACÓIS»

Rua dos Mercadores, 26 ÉVORA

TIPOGRAFIA NOVA

De MANUEL JOSÉ DOS SANTOS (Herd.os)

Trabalhos tipográficos e de Encadernação

Rua Miguel Bombarda 33-A — Telef. **22 628** ÉVORA

CASA PEQUENINA DOS TABELADOS

VIEIRA BRANCO

Fanqueiro e Retrozeiro

Rua José Elias Garcia, 25 — Telef. **22 575** ÉVORA

INÁCIO AUGUSTO IMAGINÁRIO

«Casa dos Pequeninos»

Casa de Vinhos e Cervejas, os melhores Petiscos, sempre variados e a **Título de Réclamo**

Travessa da Mangalaça, n.º 2-A ÉVORA

OLARIA ALFACINHA

(FUNDADA EM 1868)

Leonor das Neves Conceição **(Herdeiros)**

GRANDE SORTIDO DE: BILHAS E BONECOS DE ESTREMOZ — ARTIGOS REGIONAIS — MANILHAS E ACESSÓRIOS

LOUÇA DOMÉSTICA

LARGO DA REPÚBLICA, 30 **ESTREMOZ**

MANUEL DE ALMEIDA

Despachante na Estação de Caminho de Ferro

LARGO DA ESTAÇÃO, 17

Telef. 504

RIBEIRA DE SANTARÉM

Serração Mecânica de Madeiras

Gerência de Joaquim F.ª da Cruz

Madeiras Aplainadas e em Tosco para Construção

Caixas, Lenhas e Trabalhos de Carpintaria

CAXARIAS (N)

Telef. 10

Farmácia Costa Freixo

Produtos químicos—Especialidades—Pensos

Artigos de Borracha — Perfumarias

R. Alfageme de Santarém, 43 Telefone n.º 26

RIBEIRA DE SANTARÉM

Theotónio Dias Ferreira & Filho, Lda.

CASA FUNDADA EM 1902

Ferragens e Ferramentas — Quinquilharias

Drogas e Perfumarias

Todos os artigos para caça. PÓLVORAS DO ESTADO

Material Eléctrico — Empanques para Máquinas

Agentes das Tintas ROBBIALAC

Rua Cândido dos Reis, 82-84

Telef. 84

VILA FRANCA DE XIRA

SANTARÉM CENTRAL

Despachos pelo Caminho de Ferro

Entregas ao Domicílio

Rua Serpa Pinto, 11 **Tel. 739**

O Encarregado da mesma

ANTÓNIO MARTINS RITO

com Mercearias, Vinhos e Comidas

Rua do Mercado, 16 — Tel. 506 **SANTARÉM**

Verdasca, P. & Lopes, L.da

CASA FUNDADA EM 1900

Fábricas de Serração — Exportadores

Madeiras para construção — Caixotaria

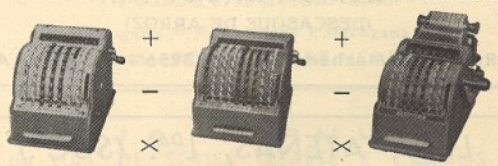
Carpintaria Mecânica

SEDE

(NORTE) - CAXARIAS - PORTUGAL

AGORA, SIM! TODOS PODEM TER MÁQUINAS DE CALCULAR

Summira 7 **Summira 9** **Summira 5**



A máquina mais barata do mercado Português

Máquinas desde 700$00

VISITE-NOS, ESCREVA-NOS OU TELEFONE PARA 727726

SOMALHAS — Av. de Roma, 52-C — Lisboa

ou R. Hospital Civil, 31 — Vila Franca de Xira

Telefone: **8** *Telegramas:* **Madeca**

MADECA

MADEIRAS DE CAXARIAS, LDA.

Indústria e Comércio de Madeiras

para construção e embalagens

EXPORTADORES

CAXARIAS — NORTE

PORTUGAL

AUGUSTO MORENO GOULÃO

FAZENDAS BRANCAS — RETROZEIRO

ALFAIATARIA

Rua Cândido dos Reis, 183, 185 e 187

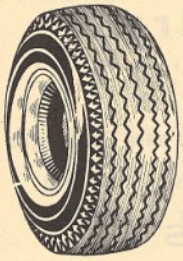
VILA FRANCA DE XIRA

SAPATARIA MARCIAL

Executam-se por medida: Botins, sapatos de campino, botas de montar, polainas, botas de campo e todo o género de calçado

VILA FRANCA DE XIRA

TELEFONE 393



Recauchutagem Pombalense
DE ANTÓNIO ARRAIS
SUBAGENTE OFICIAL DA MABOR
* * *
Telefone 98 — Rua do Cais, 27
POMBAL

Empresa Auto-Viação, Lda.
TELEFS. Pombal-58, Castanheira de Pêra-34
SEDE SOCIAL — Fronte ao Estádio Municipal — POMBAL
Carreiras de Passageiros: CASTANHEIRA DE PÊRA, POMBAL (est.) — Pombal, Carriço, Pombal (circul.) — Almezinha, Pombal (est.) — Guarda Norte, Pombal, Albergaria dos Doze, (est.) Pombal — Pombal (est.) — Venda do Brasil, Ramalhais, Verride (est.) — Casal Almeida, Pombal — Redinha, Soure — Pombal, Vérigo.
Carreiras de mercadorias: CASTANHEIRA DE PÊRA — FIGUEIRÓ DOS VINHOS
Serviço combinado para as centrais de: Ancião, Avelar, Figueiró dos Vinhos e Castanheira de Pêra, com Passageiros, Bagagens, T. 8/108, G. velocidade e P. velocidade

João Vieira & Filhos
FÁBRICA ANDORINHA
(DESCASQUE DE ARROZ)
Rua João Machado — Telef. 23256 — COIMBRA

LUSA ATENAS, L.DA. (SUC.R.)
Armazém de Mercearias
Telefone 22126 — Telegramas «Atenas»
Apartado 17 COIMBRA

JOSÉ MARIA DOS SANTOS & C.A, L.DA
ALUGAM-SE AUTOCARROS PARA EXCURSÕES, NO PAÍS E ESTRANGEIRO
GARAGEM: Rua João de Ruão — Telef. 23769
ESCRITÓRIO: Rua da Sofia, 75 — Telef. 22411
COIMBRA

Aníbal de Lima & Irmão, L.da
Fábrica de Fiação e Tecidos de Malha
Telefone 23004
Rua João Machado COIMBRA

Arboricola do Mondego
Viveiros de árvores de fruto
ALFARELOS (Portugal)

Serração de Madeiras da Granja do Ulmeiro, L.da
GRANJA DO ULMEIRO
Telefone — Posto Público 7114 Estação de Caminho de Ferro — Alfarelos

MANUEL CARVALHO
Fábrica de Lanifícios S. Romão (Seia) — Tel. 485
Fábrica de Tapeçaria — Tel. 99263 — Lousã

ADELINO SOARES, SUCESSORES, L.DA
Fábrica de Serração e Estância de Madeiras
Oficinas Mecânicas de Serralharia, Segeria e Carpintaria
Carrocerias para camionetas
Avenida da Estação — LOUSÃ
Telef. 99 235

MARCENARIA ARTÍSTICA
CASA FUNDADA EM 1900
JOSÉ ANTÓNIO COELHO & C.A, L.DA
Móveis — Mobiliário Escolar — Agência Funerária
Rua Nova — Telefone 99 246 LOUSÃ

FRANCISCO FERREIRA & MAIA, Limitada
REVENDEDORES DO CIMENTO «LIZ»
Produtos da FÁBRICA DAS ANTAS
Ferro, Aço, Carvão e Ferragens
R. da Moeda, 77-85 Largo das Olarias, 1-5 R. Bordalo Pinheiro, 118
Telegramas: FERREIRA & MAIA COIMBRA Telefone: 22073

GRÁFICA DA LOUSÃ
JOAQUIM DUARTE
OFICINAS DE TIPOGRAFIA E ENCADERNAÇÃO
Trabalhos Tipográficos em todos os Géneros
Praça Marechal Carmona LOUSÃ
TELEFONE 99 268

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS
MIZARELAS & C.A
Rua do Corvo, 73, 1.º COIMBRA
O mais completo sortido em tecidos para homem e senhora
PADRÕES EXCLUSIVOS

ANTÓNIO SIMÕES LOPES, SUCRS. & C.A
MERCEARIAS — ARMAZENISTAS E RETALHISTAS
Rua do Comércio LOUSÃ

Beltran & Sobrinho, Suc.res

Agente da Companhia Portuguesa de Tabacos

Azeites, Cereais e Lãs

Correspondentes Bancários

TELE { GRAMAS — BELTRAN SOBRINHO / FONE — 58

REGUENGOS DE MONSARAZ

Marcão & Irmão, Suc.res L.da

FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAIS

Fabricantes do acreditado material de Lavoura marca RATO

Fábricas: Largo da Indústria, 9 — Rua da Caridade, 21

Escritório e Stand: Praça Almeida Garrett

Armazéns: Largo da Indústria, 9

Telegramas: MARCÃO IRMÃO — Telefone: 24 P. B. X.

REGUENGOS DE MONSARAZ

Francisco dos Santos Magina

Oficina de Reparações de Automóveis

Motores DIESEL

PINTURA, ESTOFADOR E VULCANIZAÇÃO

Soldadura a Electrogénio e a Autogénio

Avenida Gago Coutinho e Sacadura Cabral

MONTEMOR-O-NOVO

Telefone 90

António Luís Monteiro

REGUENGOS DE MONSARAZ

TELEFONE 11

Proprietário da ESTAÇÃO DE SERVIÇO e POSTO DE ABASTECIMENTO

SHELL

GASOIL—GASOLINA—PETRÓLEO — TRACTOL — LUBRIFICANTES

* * *

Agências: SHELL Portuguesa S. A. R. L.
Companhias de Seguros «A MUNDIAL» — «TAGUS»
Manufactura Nacional de Borracha MABOR

* * *

Representações: Companhia União Fabril ADUBOS
Baterias TUDOR — Organização Industrial TUDAUTO — ARCHIMINIO CAEIRO, LDA.

Rocha & Carvalho, Sucs.

Orlando Ferro de Carvalho

Drogaria — Perfumarias e ferragens

Telefone 45 — REGUENGOS DE MONSARÁS

LOJA POPULAR

de LUÍS DE SOUSA DUARTE E CAMPOS

Sucessor de Joquim Teodoro Duarte e Campos

Mobílias: Sortido completo de mobílias de casa de jantar, quarto e diversos artigos avulso. Armazém de Mercearias: Depósito de sal, feijão, sabão, fósforos, petróleo, etc. — MÓVEIS E DROGAS

Telefone 63 ESTREMOZ

União Metalúrgica de Montemor, L.da

CONSTRUÇÃO de charruas, fagulheiros, acessórios para todas as as máquinas agrícolas.

TRANSFORMAÇÕES em todas as marcas de debulhadoras, fagulheiros, enfardadeiras, charruas e tractores.

REPARAÇÕES em qualquer máquina agrícola, motores Diesel e a Petróleo, e bombas de tirar água de todos os sistemas.

AFINAÇÃO de bombas de injecção e de injectores.

RUA RUÍNHA Telef. 132 MONTEMOR-O-NOVO

Tel. SEDE 023 018 Tel. CERÂMICA 023 942

Joaquim F. Rocio & C.ª (Irmão)

Estância de Madeiras e todos os materiais de construção

Fábrica de Serração, Carpintaria Mecânica e Cerâmica

CONSTRUÇÕES CIVIS

105, Rua Miguel Pais, 109 BARREIRO

SERCOL
Serviços Comerciais e Técnicos, L.da
Rua Serpa Pinto, 54 — Telefone 243
VILA FRANCA DE XIRA
* * *
IMPORTADORES — DISTRIBUIDORES DE
FOSFATO THOMAS
O único fósfo-cálcio existente no mercado

PROGRESSO, LDA.
Rua João de Deus, 18-2.º Telef. 22969 ÉVORA
Acessórios de origem para todas as marcas de debulhadoras
Ceifeiras — Atadeiras — Gadanheiras — Grades de Molas — Cultivadores «Puzenat»
Seleccionadores de sementes «Clert»
Agentes de Agro, Lda. — LISBOA

CONSTRUÇÃO CIVIL e MARCENARIA
— SOCOL —
Sociedade Construtora de Vila Franca, Lda.
Francisco C. Frade — Leonel F. Mesquita
CARPINTARIA MECÂNICA
Rua do Hospital Civil 4, 6 e 8 VILA FRANCA DE XIRA
Telefone 160

Santos Marques & C.ª, L.da
COVILHÃ
(PORTUGAL)

CASA LEITÃO
O estabelecimento de fazendas que mais barato vende
VILA FRANCA DE XIRA

JOÃO GODINHO ALVES
DROGARIA—PERFUMARIA—PAPELARIA E FERRAGENS
155, Rua Almirante Cândido dos Reis, 157
Telefone 193 VILA FRANCA DE XIRA

MANUEL ALVES DUARTE
FERRAGENS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
Revendedor concelhio da «CIMIANTO»
Agente da Companhia de Seguros «SAGRES»
Rua da Cruz Branca MIRANDA DO CORVO

A Central de Mercadoria de Almeirim e Alpiarça
De JOSÉ PINHÃO
Com serviço combinado com a C. P. entre a estação de Santarém, Almeirim e Alpiarça
JOÃO JOSÉ MARQUES PINHÃO

Construal, Construtora Mecânica, Lda.
DE PÊRO PINHEIRO
ENCARREGA-SE DE TODO O TRABALHO DE SERRALHARIA CIVIL E MECÂNICA, ESPECIALMENTE EM MÁQUINAS PARA A INDÚSTRIA DO MÁRMORE COM SECÇÃO DE TORNOS MECÂNICOS E FRESE

UNIÃO DE MERCEARIAS MIRANDENSE, LDA.
ARMAZENISTAS
MERCEARIA, VINHO, ADUBO, AZEITE, CEREAIS
Telefone: 7340 — Telegr.: UNIÃO MERCEARIAS
MIRANDA DO CORVO

Bernardo dos Santos (Herdeiros)
ARMAZÉM DE VINHOS E MERCEARIA
Solas, Cabedais e todos os utensílios para sapateiro
Telef. 094802
SABUGO (Oeste)

António Fonseca Júnior
COM PADARIA
ESTABELECIMENTO DE VINHOS E PETISCOS
VILA NOVA DE ANÇOS

José Luís Gonçalves
Estabelecimento de Mercearias, Vinhos e Salsicharia
SOURE — Estação

Fernando Lima Marques Leal
FAZENDAS, MERCEARIAS, MIUDEZAS, FERRAGENS, Vinhos e ADUBOS QUÍMICOS
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
VILA NOVA DE ANÇOS

Moura & Mattos
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
TELEFONE N.º 125
TORTOSENDO — (Portugal)

Fábrica de Lanifícios dos Amieiros Verdes
DE
Francisco Esteves Gaspar de Carvalho
Telefone 41 — MANTEIGAS

ESTABELECIMENTO
— DE —
José Ferreira Amaral
MERCEARIA, FAZENDAS BRANCAS E MIUDEZAS
GOUVEIA — S. PAIO

CASA CONFIANÇA
— DE —
Amândio Alberto Campos
Armazém de Mercearias, Cereais, Batata, Castanha, Vinhos, Adubos, Cal e Cimento, etc.
Telegramas **Amândio Campos**
Telefone n.º **10**
CARIA-Gare BEIRA BAIXA

Moura & Baptista, Limitada
Fabricantes de Lanifícios
TORTOSENDO

ÁLVARO CHAVES
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
Telefone — Gouveia-64 **Gouveia — S. Paio**

Virgílio António d'Oliveira
Fábrica de Lanifícios
Fios de lã para Tricot, Malhas e Tapetes
SEDE: MELO BEIRA ALTA PORTUGAL
TELEF. { Gouveia 117 / MELO 3

Sampaínho & Lima
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
Telefone, 45 — Apartado 18
GOUVEIA — Portugal

EXTERNATO
DE NOSSA SENHORA DE FÁTIMA
(Para ambos os Sexos)
1.º e 2.º Ciclos Liceais — Ensino Primário e Infantil
O Director — **P.e António Tarrinha**
MANTEIGAS TELEF. 84

ALBERTINO MARQUES SIMÕES
PADARIA GOUVEENSE
Telefone **91** GOUVEIA

JOSÉ AFONSO JÚNIOR (DORNAS)
Armazém de Solas e Cabedais — Telef. 55 — VERGADEIPA ELÉCTRICA
Rua Coronel José Martins Cameira—**Beira Baixa—CARIA**

AZULEJOS — dos séculos XVII e XVIII
LOIÇAS DECORATIVAS — estilo antigo
LOIÇAS SANTIÁRIAS — modernos modelos
Notáveis criações da centenária

FÁBRICA CERÂMICA DO CARVALHINHO, Lda.

Arco do Prado VILA NOVA DE GAIA

Especializada também na execução de PAINÉIS ARTÍSTICOS

MOSTRUÁRIOS no Depósito do Porto:
Rua Duque de Loulé, 101 — Telef. 22-020

José C. Cabrita Júnior & Irmão

ALHOS VEDROS

Fabricantes e exportadores de Cortiça em prancha, Quadros, Rolhas, Boias para a Pesca, Granulados. Aglomerados, etc.

Telefone P. P. C. 024027
Telegramas: LUSOCORK

ANTÓNIO JOSÉ FULGÊNCIO
OFICINA DE SERRALHARIA CIVIL
SOLDAGEM ELÉCTRICA E AUTOGÉNIO — EXECUTA TODOS OS TRABALHOS DA SUA ARTE COM RAPIDEZ E PERFEIÇÃO
Travessa da Bela Rosa ALHOS VEDROS

J. M. Sancho & F.os, L.da
FÁBRICA DE CORTIÇAS E SEUS DERIVADOS
Telefone 024004 A. Vedros
ALHOS VEDROS - Portugal

LUÍS MAURÍCIO GONÇALVES
MERCEARIAS, VINHOS E COMIDAS
AVENIDA ANTÓNIO DA FONSECA SIMÕES
E Mercearias na Rua Verdier
BAIRRO SALAZAR TOMAR

FRANCISCO DA LUZ DUARTE
DESPACHANTE
Serviços combinados com a C. P. entre GOLEGÃ e CHAMUSCA
Transporte em Camionetes para todo o País
Estação de T. Novas RIACHOS
Telef. 2 931

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 —

ELVAS
TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS, NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA
GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA
Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

COMPANHIA NACIONAL DE ELECTRICIDADE

S. A. R. L.

SEDE: CAMPO PEQUENO, 21-1.° — LISBOA

CAPITAL REALIZADO: 240.000 CONTOS

Concessionária para o estabelecimento e exploração de linhas de transporte e subestações destinadas ao fornecimento de energia eléctrica aos concessionários da grande distribuição e à interligação dos sistemas do Cávado, do Zêzere e do Douro entre si e com os restantes sistemas produtores.

INSTALAÇÕES EM EXPLORAÇÃO

LINHAS A 220 KV	Picote — Coimbra	(239 km)
LINHAS A 150 KV	Zêzere — Lisboa I e II	(222 km)
	Zêzere — Porto	(189 km)
	Cávado — Porto I e II	(160 km)
	Zêzere — Bouçã — Cabril	(84 km)
	Lisboa — Setúbal	(73 km)
	Zêzere — Coimbra	(69 km)
	Setúbal — Ferreira	(96 km)
LINHAS A 60 KV	Porto — Estarreja	(50 km)
	Zêzere — Alferrarede	(16 km)
	Térmica — Ermesinde	(17,5 km)
	Zêzere — Entroncamento (Alimentação C. P.)	(18,5 km)

SUBESTAÇÕES

Sacavém (Lisboa)
Ermesinde (Porto)
Pereiros (Coimbra)
Zêzere (Castelo do Bode)
Setúbal

INSTALAÇÕES EM ESTUDO E CONSTRUÇÃO

LINHAS: Picote - Porto, Picote - Valeira - Porto, Zêzere - Porto, Alto - Setúbal e Ermesinde - Marão.

SUBESTAÇÕES: Vermoim, Seia, Ferreira e Pocinho.



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE