

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
CONTABILIDADE CENTRAL
-4 JAN 1951
REGO.....EXPE.....



STVANT
LITO-SALLES, LDA. - LISBOA

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

ANO 63.º

1 JANEIRO DE 1951

N.º 1513

Materiais para Carrocerias
de Automóveis e Autocarros
(Tudo para Carrocerias)

Auto-Carrocerias, L.^{da}

Telegramas: CARROCERIAS
Telefone: 27533

LISBOA

Apartado: 406
Rua Eugénio dos Santos, 117 - 1.º

NORTON & C.^o LTD.

CALÇADA DO SACRAMENTO, 28, 1.º

LISBOA - TELEFS. 25566 - 21649

AGENTES EXCLUSIVOS DE:

FERRANTI Transformadores, Contadores eléctricos
e Aparelhagem de medidas, Rádios, Radiadores, etc.

ENFIELD CABLES Cabos armados, Fios bainha chumbo,
Flexíveis, Cobre nu e cabo

VENT-AXIA Aspiradores
Ventiladores

PETBOW Electrodo para todas as resistências e metais
Grupos transf. e geradores de soldadura eléctrica

VOLSPRAY Compressores
Aparelhagem de pintura

BROOM & WADE, LTD. Compressores
Ferramentas pneumáticas, etc.

COOK & FERGUSON, LTD. Disjuntores. *A mais eficiente
protecção dos transformadores*

Tinturaria Cambournac

Largo da Anunciada, 11 e 12

Telefone, 26415

LISBOA

LIMPA A SECO,
LAVA,
TINGE
e impermeabiliza toda a qualidade de
vestuário, assim como reposteiros
e carpetes

CONSULTEM OS NOSSOS PREÇOS

NORWICH UNION FIRE INSURANCE SOCIETY LIMITED

COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS,
ESTABELECIDADA EM PORTUGAL EM 1824

Seguros de:

- INCÊNDIO
- AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL
- BAGAGENS PESSOAIS
- AÉREO
- ROUBO
- QUEBRA DE VIDROS
- RESPONSABILIDADE CIVIL

Agentes Gerais em Portugal:

James Rawes & Co. Ltd.

RUA BERNARDINO COSTA, 47

Telefones: 23232/3/4

LISBOA

Costa, Silva & C.^a L.^{da}

A moderna casa especialista em:

EM PANQUES
BORRACHAS
E CORREIAS

Importadores dos lubrificantes

«SILCO OIL»

27-28, LARGO DO CONDE BARÃO, 29-30

Telefone 65648 — Telegramas «Iman»

LISBOA

TODO O MUNDO ABONA E SÓ QUER
AS MALHAS DE SEDA



FÁBRICA DE MALHAS

Figueiredo & C.^{ta} L.^{da}

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

RUA DUARTE GALVÃO, 48

Telef. 58066 — LISBOA — Teleg. CORONA

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCÓBAÇA	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/m. AMBRIZETE	9.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGANÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/v. ZÉ MANEL		1.220 T.	

n/p. ALFREDO DA SILVA 3.643 T. — Com alojamentos para passagens de I — II — III classes

TOTAL: 191.181 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURE»

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,
«CAROCHA»

«BOLHÃO»,

«MAQUELA»

34 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)

24 Fragatas (2.150 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
— Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais,
Automóveis, Responsabilidade Civil,

Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

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

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

Sede: Rua Aurea, 100, 1.º-LISBOA

Sociedade Abastecedora

de Madeiras, L.^{da}

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209

LISBOA

Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO



EXIJA O OLEO
PENNZOIL
O MELHOR
O MAIS ECONOMICO
DO MUNDO

Unicos Importadores: A. CONTRERAS, LTD. — Rua Eugénio dos Santos, 112 — LISBOA
Agente no Norte: ELECTRO CENTRAL VULCANIZADORA, LTD. — R. Alex. Herculano, 385 — PORTO

MANUEL MARTINS

HERDEIRO

CASA FUNDADA EM 1897



RECOMENDADA PELA
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

PERNAS E BRAÇOS EM
DURALUMÍNIO, SISTEMA INGLÊS

Aparelhos ortopédicos e protéticos
Furlos — Cintas Medicinaes
Meias elásticas, etc. etc.

SUCCESSOR:

ALBERTO JULIÃO MARTINS

COM MAIS DE 39 ANOS DE PRÁTICA ORTOPÉDICA

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro,
do Socorro Social e dos Hospitais Cíveis e Militares

Medalha de Ouro na Exposição do Rio de Janeiro de 1908

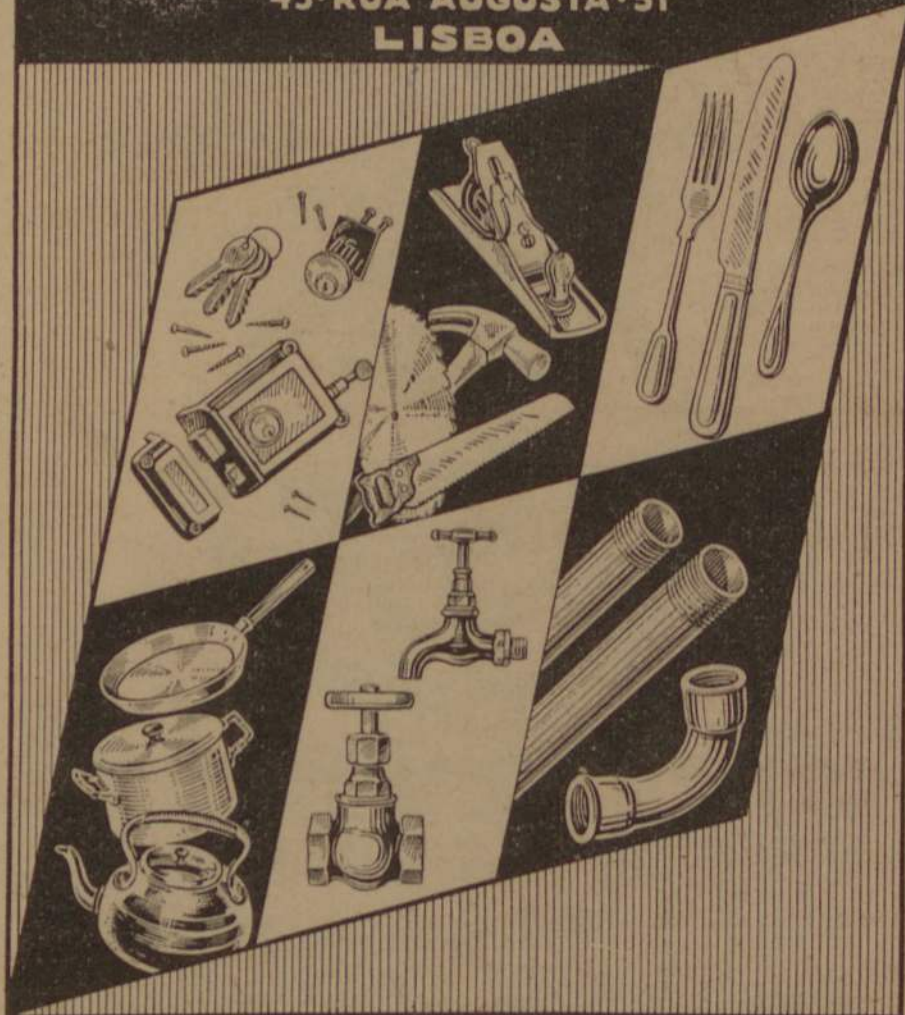
— TELEFONE 24335 —

170, RUA DA MADALENA, 172

L I S B O A

HORÁCIO ALVES, L^{DA}

43 RUA AUGUSTA 51
LISBOA



PREFIRA

— **Chá Namuli** —

O MELHOR

À VENDA EM TODOS OS BONS ESTABELECIMENTOS DO PAÍS

REPRESENTANTE:

ESTABELECIMENTOS **ALVES DINIZ & C.^a**

16, RUA DOS DOURADORES, 36 — LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

Transportes Nacionais

Transportes Internacionais

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

Rua do Arsenal, 124 — 146

Rua Mousinho da Silveira, 30-2.º

Telef. P.B.X. 32151/54-32161/64

Telef. 25938/9

L I S B O A

P O R T O

Desde 1858

— QUE A —

Companhia Nacional de Navegação

Contribui para o progresso e o
prestígio do Império em todas
as suas rotas marítimas.

Casa Atlântica de Viagens, L.^{da}

TURISMO

PASSAPORTES

PASSAGENS

EXCURSÕES

Rua Capelo, 4 - A. — **LISBOA**

Telef. 32294 — 29471

Teleg. «CATAVIAGENS»

Grande 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

Dirigido pelo seu proprietário VICTOR MARQUES SIMÕES

RUA AUGUSTA RUA DA VITÓRIA, 41 Lisboa

Café Nicola

— O MELHOR SERVIÇO —
A MELHOR FREQUÊNCIA

24 — ROSSIO — 25 LISBOA

Pastelaria Marques

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

Fabrico especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS

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

RUA GARRETT, 70, 72

TELEFONE 23362 LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

Seguros de acidentes de trabalho, acidentes pessoais, incêndio, marítimo, agrícola, cristais, furto e roubo, postal, transportes terrestres, aéreos e automóveis

AGENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18-1.º-E. — LISBOA

NEGRESKO

Direcção do conhecido «Barman» ANGELO PEREIRA

O RESTAURANTE E BAR DANCING
— DA ALTA SOCIEDADE —

RUA JARDIM DO REGEDOR, 45

Telefone: 29583

O restaurante mais luxuoso com serviço internacional. — Um bar à americana. — Um pequeno Dancing — com chás dançantes e soirées, todos os dias —

SELECÇÃO RIGOROSA

SALÃO DE RESTAURANTE E BAR
MAIS LUXUOSO DA CAPITAL

Empresa Progresso Industrial

Fabricação de toda a classe de parafusos de construção, rebites, porcas, anilhas, escápuas, cavilhas, tirefonds de via, material de fixação — de linhas telegráficas e telefónicas —

Fábrica: RUA DAS FONTAINHAS, 27 e 29 — Telef. 37538

ESCRITÓRIO E ARMAZENS:

LARGO DO CONDE BARÃO, 14

Telef. 65176 (P. P. C. 3 linhas) Teleg. «PREGADURA»

LISBOA

YORK-BAR

DE ANGELO PEREIRA

O «BAR» MAIS LUXUOSO DA CAPITAL
E O PONTO DE REUNIÃO DIPLOMÁTICO

ELEGÂNCIA E CONFORTO

PRIMOROSO SERVIÇO DE
RESTAURANTE E BAR

RUA SERPA PINTO, 17-F. (ao Chiado)

Telefone 27793

ABERTO ATÉ ÀS 2 DA MANHÃ

CORREIA, SANTOS & CORREIA, L.^{DA}

FERRAGENS E FERRAMENTAS

Sortido completo em ferragens, para construção civil

Ferragens para móveis — Ferramentas para carpinteiros e marceneiros — Ferramentas para mecânicos — Brocas, Mandris, Buchas para tórno e Engenhos, Broquins, Cavaletes para ferreiro — Tornos de bancada e de espiga, etc., etc..

S É D E:

Largo do Conde Barão, 31 a 33 — Telef. 61738

SU { 97, Avenida Duque de Ávila, 101 — Telef. 43713
CUR { 137, Rua da Ataláia, 139 — Telef. 24181
SAIS { 5, Avenida da Igreja, — C. Alvalade

LISBOA

PAPELARIA PROGRESSO

TELEFONE 2 2181

*tipografia
litografia
encadernação*

no salão do 1.º andar AMER
o ás da fotografia

fornecedora da
ESTORIL PLAGE

151, Rua do Ouro, 155
LISBOA

LUIS DE MELLO DO REGO

IMPORT.
EXPORT.

ARMADOR
AGENTE DE NAVEGAÇÃO

MATERIAL TÉCNICO

Matérias primas para a indústria

SEDE:

Rua do Alecrim, 12

Telef. 21822-22404

Teleg. «Radiante»

LISBOA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA
E PASSAGEIROS

CARREIRAS PARA:

AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL
E AMÉRICA DO NORTE

Escritórios:

LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 3 0131 a 3 0138

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2 2342

Companhia Industrial Portuguesa

Sede em Lisboa:

AV. DA LIBERDADE, 3, 3.º
LISBOA

Telef. { 24756
26105

Teleg. SANIRIA

Fábricas de { Vidros e Cristais
na Marinha Grande
Adubos e produtos químicos
na Póvoa de Santa Iria
Gessos de Presa «Caxinas»
em Óbidos

Minas de Lenhite e Gessos em Obidos

Fornecedora de:

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

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

Fábrica de Camisaria Progresso, L.^{DA}**LISBOA — Rua de S. Julião, 32**

Telefone 20438

Teleg.: PROGRESSO

INDÚSTRIA PORTUGUESA

MARCA REGISTADA

**F.C.P.L.^{DA}****LISBOA**

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

Exportação para o Continente, Ilhas e Africa

*Fabrico primoroso em:***CAMISAS, GUÉCAS, COLARINHOS, PIJAMAS, ETC., ETC.****COMPANHIA****«Cimento Tejo»****FÁBRICA EM ALHANDRA****CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL**

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

S E D E**Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA**

Telefones 2 8952 — 2 8953

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓMULA INÉDITA**GLYCOL****O IDEAL DA PELE**

À venda nas boas casas das especialidades e principais farmá-
cias. 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 64972

OS VINHOS**MESSIAS****IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE**

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}**ARMAZÉM:****A Z A M B U J A**

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:**Travessa da Glória, 19**

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L**MANUAL DO
VIAJANTE EM
P O R T U G A L**

2.º Volume sai em Março

deste ano

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1951

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

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

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

Telefone: 26922

CASA DE EMPRÉSTIMOS SÓBRE
PENHORES E ANTIGUIDADES
Legalmente autorizada e com fiança
— JUROS DA LEI —

JOSÉ MAYER

18, RUA DO LORETO, 20—LISBOA—Telefone 2 2881

SECÇÃO DE OURIVESARIA E
JOALHARIA ANTIGA E MODERNA
—MOBÍLIAS, PIANOS, ANTIGUI-
DADES E OUTROS ARTIGOS

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 158 - LISBOA TELEF LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Fabris nacional

M E T A I S

LATÃO
COBRE
BRONZE
ALUMÍNIO
ZINCO
FERRO
AÇO
CHUMBO
ESTANHO

ARAMES
CHAPAS
TUBOS
BARRAS
VARÕES
VERGALHÕES
CANTONEIRAS
CALHAS
TÊS

REDES E TEIAS METÁLICAS

OFICINA ESPECIALIZADA
EM TODOS OS TRABALHOS DE ARAMEIRO

Senna Botto & Leitão, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1889
SEDE EM LISBOA:

14 a 30, Rua Nova do Almada, 38 a 44
140, Rua da Conceição, 146

Telefone P. B. X. 2 6054 — 2 8904
Telegramas SENNAOTO

FILIAL NO PORTO:

31, Rua do Almada, 35
Telefone 2 8170
Telegramas SENNAOTO

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 — Telef. 38656

DECOVIA-SANFER

Rua de S. Julião, 41, 1.^o

Telefone 26089 — LISBOA



Vias Portáteis — Carros de aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— Escavadeiras —

Material leve e pesado

Manual do Viajante em Portugal

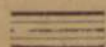
Os poucos exemplares que restam do 1.^o volume estão à venda

Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME

*Dinamos, motores, alternadores
e transformadores*

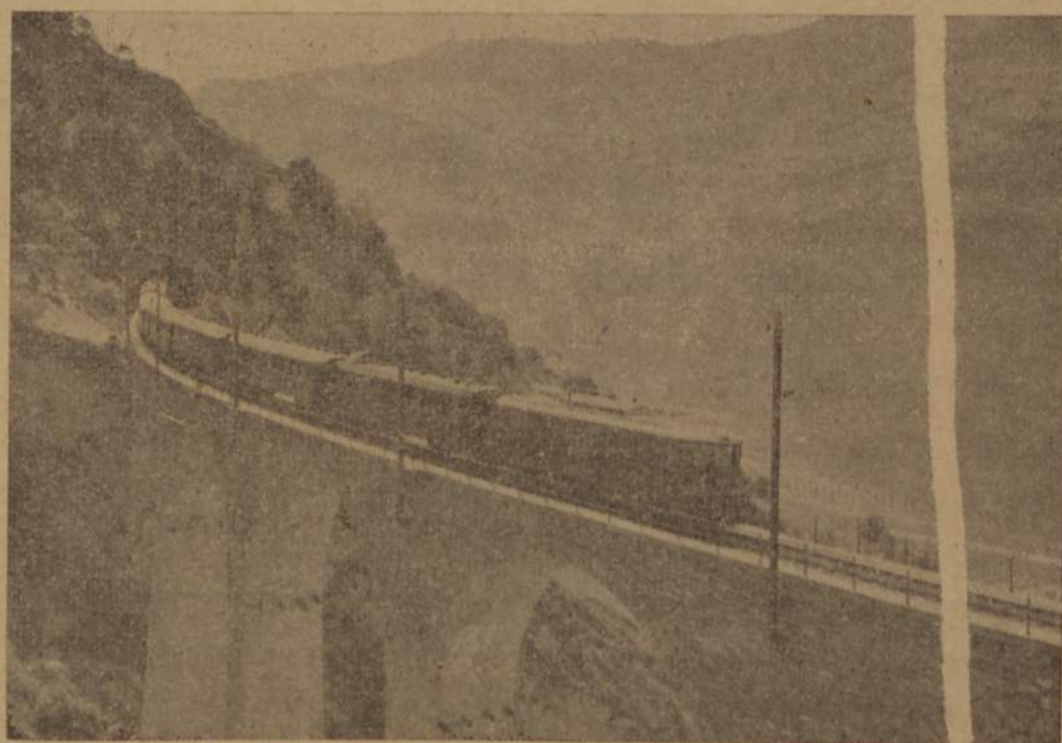
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO

TURBINAS A VAPOR



*Uma especialidade BROWN BOVERI
na técnica da tracção:*

Construção de modernas locomotivas
Diesel-eléctricas e com turbinas a gás



Locomotiva BoBo para comboios rápidos de 4.000 cv.



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

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.^o 25 - 3.^o, Dt.^o

TELEFONE: 23411

TELEGRAMAS: **BROWN BOVERI**

Empresa Electro Cerâmica

Fábrica no Candal—VILA NOVA DE GAIA

Porcelanas Eléctricas de Alta e Baixa Tensão
— Aparelhagem Eléctrica para Telégrafos e
Telefones — Tubo Bergmann — Artigos de Ba-
quelite para todos os fins — Porcelanas Domés-
ticas, Decorativas e Industriais

SEDE

Largo da Biblioteca, 17, 2.º — LISBOA

Telefone 4 5716

José Raúl de Carvalho, L.^{da}

FABRICA DE REFINAÇÃO DE AÇÚCAR

Rua da Palma, 306 LISBOA

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

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

End. Teleg. VINISUL

Armazéns: AREALVA — ALMADA

TELEFONE: ALMADA, 17

Emprêsa Insulana de Navegação

RUA NOVA DO ALMADA, 11-1.º — LISBOA

Telefone 2 3271-2-3

Teleg. BENSAUDE

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

Saídas a 8 e 23 de cada mês. Paquetes LIMA e CARVALHO ARAUJO

Agentes em Lisboa: GERMANO SERRÃO ARNAUD

CARGA PASSAGENS

Av.ª 24 de Julho, 2, 2.º

Rua Augusta, 152

Telef. 2 0214/15

Telef. 2 0216

No Porto: SOCIEDADE GERAL DE REPRESENTAÇÕES, L.^{DA}
Na Madeira: BLANDY BROTHERS & C.^o, L.^{DA}
Em S. Miguel: BENSAUDE & C.^o, L.^{DA}

Viúva Macieira & Filhos

FÁBRICA de papel para escrever, impressão,
e embrulho — ARMAZÉM de papéis pintados,
papelão e papéis estrangeiros — PAPELARIA
e trabalhos tipográficos em todos os géneros

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

TELEF. } 3 1721
3 1722

Rua da Madalena, 10 a 22

O BARATO SAI CARO!!

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

OLD ENGLAND

SARMENTO & C.^A

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

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

**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:

Lama

RUA DO AMPARO, 51

LISBOA

Álvaro de Castro Teixeira, Limitada

Representações Nacionais e Estrangeiras:

Fábrica Mattos & Quintans, Lda. — Porto — Tecidos e Atoa-
lhados

Fábrica de Tecidos, Malhas e Tinturaria «Aurea» — Porto
— Tecidos e Malhas

Paulo Presman — S. João da Madeira — Boinas e Meias

Anibal Guimarães, Lda. — Areosa — Passadeiras «ELGUI»

Fábrica de Botões «A Vencedora» — Porto — Botões

Joaquim Tavares d'Almeida — Porto — Passadeiras

RUA DA CONCEIÇÃO, 35-2.º

Telefone: 2 5048

Telegramas: ALVAREIRA

LISBOA — PORTUGAL



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES * TRANSFORMADORES
DISJUNTORES * ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

II, CALÇADA DO MARQUEZ DE ABRANTES, 13

Telef. 60331

LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



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

Telefones { 3 0744
 3 0748 Teleg, HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

LIVRARIA LUSO-ESPAÑHOLA, L.^{DA}

Rua Nova do Almada, 88 — LISBOA
TELEFONE: 249.7

Rua do Carmo, 20-A-1.^o — PORTO
TELEFONE: 24076

Rua da Sofia, 78-1.^o — COIMBRA
TELEFONE: 2799

Junqueras, 8 — BARCELONA

EDIFÍCIO DARKE
Avenida 13 de Maio, 23 — Sala 414
RIO DE JANEIRO

LIVROS TÉCNICOS

Sobre ENGENHARIA, CAMINHOS DE FERRO, etc.

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/ch. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no PORTO:

Praça Filipa de Lencastre, 22

COMPANHIA ALCOBIA

Fornecedores dos melhores mobiliários

*Cómodas de estilos // Tapeçarias
Porcelanas de Saxe // Espelhos
de Veneza // Candeeiros de cristal,
de ferro forjado e de madeira
«Marquises», «Voilles e Chintz
:: Suíços // Carpetes de lã ::*



Companhia ALCOBIA



LISBOA — Rua Ivens, 14

(Esquina da Rua Capelo)

TELEF. 26441

SEPULCHRE, Limitada

LISBOA

PORTO

Material Ferroviário

AGENTES DE
COMPAGNIE CENTRAL DE CONSTRUCTIONS

Haine — St. Pierre — BÉLGICA

Carruagens-Wagons-Peças fundidas até 20 tons.

E DE

USINES ÉMILE HENRICOT

Court St. Etienne — BÉLGICA

AÇOS ESPECIAIS — Peças moldadas,
peças forjadas ou barras laminadas

*Matérias primas para a indústria
(metais e produtos químicos)*

Em LISBOA — Av. D. Carlos I, 45-3.º

Telefones: 6 4497 - 6 4185 - 6 4967

Liège, Bruxelas, Bombaim, Calcutá, etc.

Garland, Laidley & C.º, Limited

Estabelecidos há mais de um século

AGENTES DE COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO

**AÉREA E MARITIMA
E TRANSITARIOS**

Representantes das seguintes linhas:

**B L U E S T A R L I N E
BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORP.
B R O C K L E B A N K L I N E
F U R N E S S W I T H Y & C.º L T D.
U N I T E D F R U I T C.º
B O O T H L I N E
C U N A R D W H I T E S T A R L I N E
L A N P O R T & H O L T L I N E
B R I T I S H S O U T H A M E R I C A N A I R W A Y S L T D.
Y E O W A R D L I N E
P O R T E X L I N E
E A S T A S I A T I C C.º L T D.
E T C.**

LISBOA — Trav. do Corpo Santo, 10, 2.º

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 131

ALBA

FÁBRICAS METALÚRGICAS

Augusto Martins Pereira

SEDE EM:

ALBERGARIA-A-VELHA

TELEFONE 6 — P. P. C.
TELEGRAMAS: (ALBA)

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

R. DOS CORREIROS, 40-2.º-E.

TELEFONE 21319

FUNDIÇÕES DE FERRO E LIGAS NÃO FERROSAS

ARTIGOS SANITARIOS E DE COZINHA:
APARELHAGEM VINÍCOLA: ACESSÓRIOS
PARA CONDUTAS ADUTORAS E REDES DE
DISTRIBUIÇÃO DE ÁGUAS: ARTIGOS PARA
INSTALAÇÃO DE SANEAMENTO: APETRE-
CHAMENTO PARA A INDÚSTRIA VI-
DREIRA: ARTIGOS PARA INSTALAÇÕES
ELÉCTRICAS, ETC.



"GREY"

VIGAS E FERROS T

AGENTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL E COLÓNIAS PORTUGUESAS:



NOGUEIRA, Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Não compre mobílias sem ver...

OS LINDOS E ORIGINAIS MODELOS
PREÇOS REDUZIDOS

Que a nossa casa lhes apresenta

Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos
Trocamos os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas
Telefone para 62931 ou visite a Casa

João ANTÓNIO BARBOSA

na Rua Ferreira Borges, 70 — LISBOA

Compramos recheios de casas completas

— Avaliações garantidas —

**J. A. FREIRE, SUCESSORES
FREIRE & RODRIGUES**

Desperdícios de Algodão para Limpeza de Máquinas

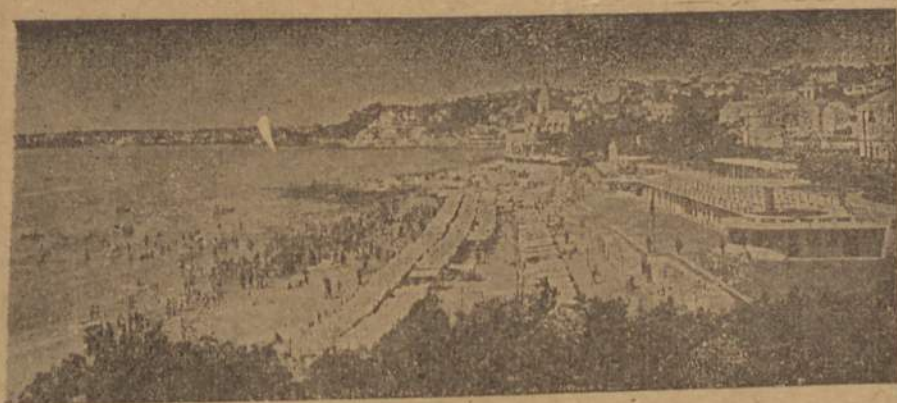
*Única casa que se dedica exclusivamente
a este ramo de negócio, e que iniciou e
desenvolveu esta indústria em Portugal
no ano de 1900*

EMPRESA RECOMENDADA PELA C. P.

Direcção Técnica de **Carlos Neves Rodrigues**

Avenida 24 de Julho, 104, 104-A — LISBOA

TELEFONE 63558



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-HOTEL-PALÁCIO

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Res-
taurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITACÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL



Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates



Não revisto somente, quem oferece um ele-
gante ramo de flores. Também na escolha
da casa para a execução dos seus trabalhos
V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L.ª

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.ª

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

PAVIMENTO «SIMPLEX»

MARCA N.º 70.140

Aprovado oficialmente



LAGE DE BETÃO ARMADO SEM COFRAGEM:

VANTAGENS: ISOLAMENTO. RESISTÊNCIA, RAPIDEZ E GRANDE ECONOMIA

Pedidos de orçamento:

RUA DO ARSENAL, 146, 2.º, Esq. — Tel. 21852 — LISBOA

OURO — PRATAS — ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIROS

TEL FONE

26329

65, RUA AUREA. 67

TELEGR

BAETAS

LISBOA
PORTUGAL

FILÍGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

Electro Lisboa, L.^{da}

CANDEEIROS — FOGAREIROS

FOGÕES — FRIGORÍFICOS

—
RÁDIOS DAS MELHORES MARCAS—
A PRESTAÇÕES EM COLABORAÇÃO
COM AS C. R. GÁS E ELECTRICIDADE

246, RUA AUGUSTA, 248 — Telef. 20568

SOPECATE**Sondagens, captação de águas
e Fundações**

TÉCNICOS RESPONSÁVEIS:

ENGENHEIROS	{	Alvaro Melo Gouveia
		Eduardo Cansado Carvalho

ESCRITÓRIO:

RUA DO ARSENAL, 146, 2.º, Esq. — Tel. 21822 — LISBOA

Companhia União Fabril

**O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA***Ao serviço da lavoura portuguesa***Rua do Comércio, 49****L I S B O A****Rua Sá da Bandeira, 84****P O R T O**

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 752.

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


Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4969, Madrid

1513

1—JANEIRO—1951

ANO LXIII

 Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º _____

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

No limiar de 1951	463
As Rhodesias e a sua rede ferroviária, pelo <i>Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO</i>	465
Restaurantes Gastronómicos nos Caminhos de Ferro Franceses, por <i>GUERRA MAIO</i>	471
Os Caminhos de Ferro da Europa em 1949	472
Comunicações Ferroviárias Internacionais, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	473
Vida Ferroviária	475
Linhas Estrangeiras	475
Estações ferroviárias espanholas de Fuentes de Oñoro e Valência de Alcântara	476
Imprensa	476
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	477
Pelo mundo fora..., por <i>JORGE RAMOS</i>	478
Parte Oficial.	479
Alguma coisa do muito que muitos não sabem, pelo <i>Capitão Aviador HUMBERTO CRUZ</i>	480
Há 50 anos	482
Engenheiro Silva Nunes	482
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	482
Recortes sem comentários	483
Estarreja	485
Gouveia	487
Vila da Feira	488
Ovar	489
S. João da Madeira	490
Seia.	491
Esmoriz	492
Espinho	492
Sangalhos	492

No limiar de 1951

1951. O que será o novo ano de 1951? Que surpresas nos trará? Agradáveis ou amargas? Vivemos numa época de inquietações, de problemas, de conflitos, de ameaças, mas também ainda, apesar de tudo, se esperam horas mais tranquilas e felizes. Se o homem, no meio das suas tragédias, não tivesse a esperança a amparar-lhe a existência, seria o mais infeliz dos seres da terra. A esperança conduz-nos às portas do optimismo.

O que será para os caminhos de ferro o ano que hoje se inicia? Não temos o dom de adivinhar. O que podemos dizer é que o ano de 1950 não devia ter sido dos mais felizes. A camionagem, apesar da coordenação dos transportes, continua a fazer uma larga, perigosa concorrência. Deixou, é certo, de ser desleal, mas não deixou, no entanto, de ser calamitosa.

A camionagem não precisa, para exercer os seus serviços, de construir estradas nem sequer lhe é imposta a sua respectiva conservação, ao contrário do que sucede com os caminhos de ferro, por cuja conta correm todas as despesas de construção e conservação das suas linhas.

A camionagem não se limita a tirar aos caminhos de ferro um grande número de passageiros, mas vai buscar-lhe também a maior parte das mercadorias. Com efeito, o tráfego de mercadorias vem diminuindo consideravelmente nestes últimos três anos. Estamos na presença de uma grave crise. Urge remediá-la.

Faltariamos à verdade se afirmássemos que só os caminhos de ferro portugueses atravessam uma grande crise. Em outros países o fenómeno repete-se, como nos Estados Unidos da América do Norte e no Canadá. Mas nesses países, de inesgotáveis recursos, os «déficits» das empresas foi satisfatoriamente solucionado com o aumento das tarifas de passageiros e mercadorias. Se fossemos a adoptar o sistema em Portugal a crise agravar-se-ia irremediavelmente. Como sair desta embaraçosa situação?

Os caminhos de ferro desempenham em todos os países um papel muito importante, pois está ao serviço dos interesses da colectividade, da indústria, do comércio, da agricultura e do turismo. Os caminhos de ferro portugueses, em quase cem anos de existência, contribuíram, para o progresso do País. Seja por que aspecto for, à

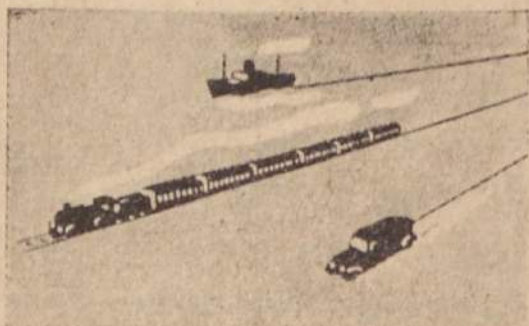
vida económica da Nação está ligado o caminho de ferro. Encurtando distâncias, barateando o transporte, ao mesmo tempo que revolucionava a indústria, influia também na evolução social. Quando não foi possível fazer passar o comboio à porta das cidades e vilas, estas iam ao encontro das estações ferroviárias, como, por exemplo, Abrantes e Aveiro, que estão a desenvolver-se no sentido das suas estações. E é sempre junto destas que o comércio é mais intenso.

Ao comboio pertence a glória de ter contribuído para que os portugueses comesçassem a conhecer melhor o seu país maravilhoso, e a C. P. — injustiça seria não deixar de apontar e exaltar o facto, — com a criação dos seus serviços de turismo e a organização de excursões concorreu para a popularização das viagens. Quem, hoje, não deseja conhecer a sua terra, os seus monumentos, o pitoresco dos seus vales e montes, as margens poéticas dos seus rios, os seus climas de altitude, as suas termas, as suas praias?

O caminho de ferro não pode ficar abandonado aos vaivens da sorte. Na América do Norte — país de extraordinários recursos — o comboio não receia a concorrência do próprio avião, pois está apto a proporcionar ao passageiro as maiores comodidades, tornando as viagens agradáveis.

Muitos dos serviços dos nossos caminhos de ferro foram notavelmente melhorados, apesar da crise. Outros devem realizar-se no decurso de 1951. Os estrangeiros que nos têm visitado ultimamente nunca deixaram de manifestar a opinião de que os serviços ferroviários portugueses são dignos de elogio. Ao elogiar esses serviços, não se referem apenas ao material, mas também à competência dos seus técnicos e à correcção e amabilidade do seu pessoal.

Há que conciliar os interesses dos transportes em Portugal de modo que nunca os serviços ferroviários sejam prejudicados. Tudo pela Nação, nada contra a Nação. O caminho de ferro é um dos factores mais importantes da vida económica da Nação. Prejudicá-lo equivale a ir contra o progresso e a vida do País. Confiamos no ano de 1951.



AS RHODESIAS

e a sua rede ferroviária

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O problema da melhoria dos transportes na Africa Austral está na ordem do dia. E ele interessa principalmente às duas colónias inglesas,—as Rhodésias do Norte e do Sul, que, sem comunicação directa com o mar, procuram ligações mais fáceis e mais económicas do que as que presentemente teem.

Vejamos, pois, em rápido escôrcço, os meios de transporte de que elas dispõem e que medidas se poderão tomar para as melhorar.

Areas e população das Rhodesias

Os vastos territórios que Cecil Rhodes conquistou no interior do continente africano, com o auxílio de 500 filibusteiros armados pela «Chartered Company», foram divididos em duas parcelas a que se deu o nome de Rhodesia do Norte e Rhodesia do Sul.

Separa-as o rio Zambeze.

A Rhodesia do Sul tem a área de 385.000 quilómetros quadrados e a Rhodesia do Norte 736.000.

A fundação destas duas colónias separaram para sempre os nossos domínios de Angola e Moçambique que, durante séculos, julgámos ligados sem protesto de ninguém, nem mesmo dos indígenas que ali viviam e nos tinham prestado vassalagem muitos deles.

Assim fomos impedidos de formar um grande Império africano que devia suceder aos Impérios da India e do Brasil.

As áreas das duas Rhodesias medem 1.121.356 quilómetros quadrados. Juntando-lhes as áreas de Angola e de Moçambique e ainda as de parte do Congo Belga, também sob a nossa influência soberana, somavam qualquer coisa como 4 milhões de

quilómetros, área formidável equivalente a quase metade da Europa que se estende até aos Urais.

A capital da Rhodesia do Sul, Salisbury, conta já com uma população branca de 22.000 almas. A capital da Rhodesia do Norte, Lusak terá pouco mais de 2.500.

A população branca em toda a Rhodesia do Sul eleva-se já a 100.000 almas, mas a Rhodesia do Norte não vai ainda além de 30.000.

Estes números mostram logo a situação preponderante da Rhodesia do Sul no conjunto Rhodesiano.

As populações nativas quase que se igualam e não chegaram ainda a 2.000.000 de pretos em cada uma delas.

Esta fraca densidade de população indígena mostra bem a impossibilidade que as duas colónias teem de encontrar dentro das suas fronteiras mão de obra suficiente para as suas explorações mineiras e empreendimentos industriais, já de grande monta.

Valem-lhes as nossas duas colónias de Angola e Moçambique e principalmente esta última que deve ter em trabalho nas suas minas para cima de 50.000 pretos.

Para olhar por eles tem Portugal uma Curadoria em Salisbury onde todos devem estar registados.

A intensificação de colonização

Fraca é ainda a população branca que habita tão vastos territórios. Mas ela aumenta de dia para dia, em ritmo acelerado.

Logo após a cessação das hostilidades da última guerra mundial começou a intensificar-se a emi-

gração. Em 1946 entraram 7.000 indivíduos; em 1947 14.000 e em 1948 17.000.

Em 1911 a Rhodesia do Sul tinha apenas 24.000 europeus, mas em 1946 havia já ali para cima de 80.000.

Agora tem em projecto fixar mais 500.000 colonos no vale do rio Save que confina com o território de Moçambique.

Para fazer face às despesas com a colonização e outras, tem contraído empréstimos sucessivos. Assim no ano de 1949 recorreu a um empréstimo de 13 milhões de libras para poder continuar com o seu plano de fomento em larga escala.

Nos últimos 5 anos contraiu os seguintes empréstimos:

Em 1945	2.491.000 £
Em 1946	5 096.000 £
Em 1947	38.614 000 £
Em 1948	10.257.000 £
Em 1949	<u>13.311.000 £</u>
Soma	69.769.000 £

A Rhodesia do Norte não tem estimulado muito a emigração. Apresenta o seu orçamento equilibrado, procurando realizar sempre um «superavit» que destina às medidas de fomento.

No último ano teve 10.246.000 £ de receita e 9.983.000 £ de despesa.

Breve notícia dos meios de transporte

A grande actividade desta ainda diminuta população avalia-se pela extensão da sua rede ferroviária e de camionagem e pela tonelagem que ela movimenta.

A rede ferroviária foi construída por várias companhias, mas todas elas acabaram por entregar a exploração das suas linhas à Companhia conhecida com o nome de «Rhodesia Railways», detentora da maior parte. A sua acção estendeu-se até à linha da Beira, que por ela era também explorada.

A rede de caminhos de ferro mede para cima de 4.000 quilómetros pertencendo à Rhodesia do Sul a maior extensão.

O tráfego dos caminhos de ferro

No ano que terminou em 31 de Março de 1949 os caminhos de ferro transportaram 2.830.000 passageiros e 5.096.986 toneladas de mercadorias.

A chamada «carga geral» elevou-se a 2.306.800 toneladas e os minérios totalizaram 2.790.186.

A tonelagem dos minérios excede a da carga geral.

O carvão e o coque transportados somaram 1.706.105 toneladas. Esta grande quantidade de combustível foi consumido principalmente nas minas de uma e outra colónia e proveio das minas de Wanki.

O caminho de ferro e os habitantes apenas consumiram 65.390 toneladas.

O cobre, que constitui a sua grande riqueza mineira, deu 296.000 toneladas e todo ele deve ter saído pela Beira. O crómio realizou 248.399 toneladas.

Muita da mercadoria transportada sob a designação de «carga geral» diz respeito ao tráfego interno. É mercadoria que não entrou nem saiu da colónia. E sendo assim, poder-se-há concluir que o caminho de ferro da Beira, mesmo com linha única, tem possibilidade de um tráfego muito maior, desde que seja explorado em condições. A sua capacidade de transporte está longe de ser atingida. Dá-se com ele o que se deu no princípio do século com o caminho de ferro de Lourenço Marques e Ressano Garcia. Dizia-se então que a sua capacidade de transporte fôra atingida; e então, ou se devia duplicar a linha existente ou construir um outro caminho de ferro para dividir por ele o tráfego a que a linha existente não podia dar vasão. Daí nasceu a resolução de se construir nova linha através da Sewazilandia que Portugal construiu dentro do seu território, mas a que a União Sul Africana nunca quis dar continuidade apesar dos compromissos tomados. Por isso a segunda linha nunca se concluiu. A União Sul Africana limitou-se a suprimir a cremalheira de Waterwal. E hoje o caminho de ferro de Lourenço Marques a Johannesburg ainda em linha única, é capaz de um tráfego de 4 milhões de toneladas ou mais. Em 1946 foram transportados por ele 3.315.993 toneladas!.

As condições do porto

O porto da Beira é que não está em condições de fazer face ao tráfego que a ele aflui. Tendo movimentado 1.523.615 toneladas no último ano precisava ter o dobro de extensão de cais acostáveis para neles se fazer um serviço regular.

Os cais para embarque de minérios que está

sendo construído já por determinação do Governo, bastante melhorará a situação.

As condições de acesso ao cais são também muito deficientes.

Os grandes barcos que o demandam têm de esperar maré para entrarem ou para sair. E em marés mortas chegam a ficar engarrafados.

O Pungué e o Buzi desaguam na baía de Massansani, ampla baía completamente aberta e pouco

A amplitude máxima da maré é de 7,10. Com as preamares os navios entram, mas têm de os aguardar ao largo para entrarem com eles.

A extinta Companhia do porto da Beira alguns trabalhos de dragagem empreendeu e entre eles o do aprofundamento do cabo que ficou conhecido pelo nome canal Carmona, hoje, ao que supponho, novamente assoreado por falta de conservação.

Mas as dragagens de que o porto precisa como



abrigada, sujeita por isso a grandes movimentos de areias.

Os canais de acesso à foz do Pungué necessitam, conseqüentemente, de constantes dragagens.

O canal de acesso actualmente seguido pelos navios que demandam o porto tem cerca de 36 quilómetros de extensão. E em duas passagens relativamente grandes não terá mais de 4 ou 5 metros na baixa mar.

porto de primeira grandeza que já é, tem de levar o canal a maiores profundidades próximas dos 7 metros e dar-lhe maior largura.

Depois não podem as dragagens ser abandonadas aos constantes assoreamentos provocados pela mobilidade das areias.

Também a foz do Pungué e o canal ao longo dos cais precisa de constante limpeza, dado o grande caudal sólido que o rio tem.

Enfim, é preciso dispendir grandes somas com a aquisição de material de dragagem e com o serviço permanente dela.

Os portos que servem as Rhodesias

O principal porto por onde as Rhodesias têm acesso ao mar é o porto da Beira.

Cecil Rhodes e o seu inseparável companheiro Dr. Tar Jamesone quizeram, por golpe de força, apropriar-se de uma faixa territorial que viesse até ao mar, incluindo nela o porto da Beira que ficaria sendo um porto rhodesiano.

A província de Moçambique era dividida em dois retalhos como em dois retalhos havia ele já feito o nosso sonhado império africano.

O golpe falhou e por isso não pôde dar ao vasto território que conquistára saída privativa para o mar.

Mas as ambições dos homens são grandes e não tem faltado quem depois da sua morte tenha preconizado os seus métodos de conquista.

Mas nem todo o tráfego marítimo da Rhodesia passa pelo porto da Beira. Uma parte importante deste vai a Port Elisabeth, que fica a uma distância 3 vezes superior à da Beira.

Não se diga, porém, que esse tráfego demanda tal porto por não poder o porto da Beira dar-lhe vazão.

Além de quaisquer razões políticas, há a vantagem de dar tráfego à linha Rhodesiana que vai de Bulaway a Vriburg e que pertence à Rhodesia.

A tonelagem de tráfego combinado que passa pela fronteira de Vriburg elevou-se no ano de 1948 a 638.000 toneladas. Desta tonelagem 438.000 toneladas foram levadas pelo caminho de ferro Sul Africano para a Rhodesia e cerca de 200.000 passaram da Rhodesia para a União Sul Africana.

No ano anterior o movimento total não atingiu as 500.000 toneladas.

Mas à medida que as Rhodesias se vão desenvolvendo o intercâmbio intensifica-se, porque as relações económicas entre os dois países são já importantes.

Existe um acordo entre os caminhos de ferro da União e a Rhodesia Railways, acordo que, segundo o último relatório das «Rhodesia Railways», foi recentemente renovado. Ao que se diz 30% do tráfego de além mar das Rhodesias deve passar pelas linhas da União Sul Africana. E o porto uti-

lizado é Port Elisabeth, apesar de ficar mais distante do que Durban e o Cabo para não congestionar o tráfego destes dois portos e as linhas que os servem, já bastantes sobrecarregadas.

É de presumir que a União dê qualquer compensação à Rhodesia pelo excesso de percurso das mercadorias em relação aos outros portos mais próximos por onde poderiam transitar. A mercadoria em lugar de ir sobrecarregar o tráfego das linhas do Rand transita pela linha do Cabo até ao entroncamento de Da-Aar e dali segue pela linha directa a Port Elisabeth.

As Rhodésias e a saída para o Atlântico

As Rhodesias estão ligadas ao Oceano Atlântico pelos portos do Lobito e de Matadi. Mas o percurso é de tal maneira extenso e as tarifas tão exageradas que só por excepção tais portos podem ser utilizados.

Mas as duas colónias aspiram a ter uma saída fácil e económica para este mar.

Para alcançar esse objectivo variadíssimas hipóteses têm sido encaradas.

O principal porto visado têm sido o de Walfish Bay, no Sudoeste Africano. Mas tem-se admitido a hipótese de ser utilizado qualquer dos portos do Sul de Angola, ou ainda a criação de um porto artificial na foz do Cunene.

Esta última solução seria até para as Rhodesias a mais sedutora, desde que pudessem adquirir uma faixa territorial que fosse até ao mar e dentro do qual o porto e o caminho de ferro, absolutamente seus, pudessem ser construídos.

Os defensores de uma linha atribuem-lhe uma função estratégica em tempo de guerra, defendendo a Africa Austral de uma invasão que fosse tentada por Angola! Desempenharia neste caso a função de linha de «rocade», segundo termo militar consagrado.

As ligações que tem sido consideradas são as seguintes:

a) Ligar Bulawayo por Matetze, próximo a Livingston, com Grootfontein, já servido por linha férrea que vem do porto de Walfish Bay.

b) Ligar Bulawayo com Gobabis, outro ramal das linhas do Sudoeste que conduz também a Walfish Bay.

c) Ligar Bulawayo com um dos portos do Sul

de Angola, Moçâmedes, Porto Alexandre ou Baía dos Tigres.

d) Ligar Bulawayo com a foz do rio Cunene.

e) Ligar Bulawayo com Gababis, mas por Francistown.

A linha que tem mais partidários é de Matetze Gobabis Walfish Bay, embora a última fosse a que melhor serventia desse às colónias. E dava-lhe melhor serventia porque não tinha de subir a Matetze para dali descer em direcção a Gobabis.

Muitos reconhecimentos técnicos tem sido feitos de alguns dos traçados acima indicados.

Existe mesmo um ante-projecto de caminho de ferro e um estudo económico detalhado dos territórios atravessados pelo traçado Matetze Gobabis, que passa pelo Botetle Eersterust e Sandfrontein.

Segundo o estudo económico feito, a linha é viável mesmo que se conte somente com o tráfego que uma colonização intensiva do território atravessado criaria.

A extensão da linha seria 1.590 quilómetros e o seu custo foi avaliado em 2.389.968 £ assim distribuídas:

De Matetze à fronteira da Rhodesia 54 km.	223.618 £
De fronteira a fronteira de Bemanalandia 789 km. . .	1.913.350 £
Da fronteira da Bemanalandia a Gobabis 113 km. . . .	253.000 £
De Gobabis a Walfish Bay (linha já construída 634 km.	
Soma de 1.590 km.	2.389.958 £

Este orçamento dá para o quilómetro de linha a construir cerca de 2.500 £. Hoje teria de ser pelo menos triplicado.

E a esta verba haveria que juntar a da adaptação e do alargamento da bitola da linha de Gobabis a Windoek e ainda a construção de um novo porto em Walfish Bay, pois o que existe, por modesto, não se presta a um tráfego intenso.

Só a construção de um grande molhe de protecção exigiria somas avultadas!

Não se andarão muito longe das realidades supondo que a execução deste projecto exigiria para cima de 20 milhões de £.

Mas se a despesa a fazer é de molde a impedir a realização da obra, outra razão leva a supôr que

não terá o apoio de todos os rhodesianos. É que tem de ficar em parte na dependência da União Sul Africana.

Quando o General Machado foi convidado para estudar o caminho de ferro de Lourenço Marques a Johannesburg encaminhou o seu reconhecimento prévio pelo vale de Umbeluzi através de Sevasilândia. Logo que o presidente Kruger foi informado dos estudos disse não concordar, porque não queria que a linha férrea ficasse dependente da intervenção inglesa. Por isso o traçado foi encaminhado para Komatiport solução menos vantajosa mas que realizava a sua aspiração.

Agora repete-se talvez o caso, mas em sentido inverso.

A construção de uma linha em direcção à foz do rio Cunene através de uma faixa que fosse da Rhodésia teria o aplauso de todos. Seria uma solução ideal debaixo do ponto de vista político, mas irrealizável nas condições actuais.

Basta pois a possibilidade de aproveitamento de um porto do Sul de Angola.

E dada a circunstância de estar já construída, a partir de Moçâmedes, uma linha de penetração que se dirige para leste, e de estar no propósito do Governo construir na baía um porto comercial seria talvez esta a ligação a recomendar.

E a orientação a dar ao traçado em território português terá de sofrer desvio, se tal vier a ser solicitado.

Novas linhas a construir para já

Há mais de 50 anos que se tem pensado em ligar a rede ferroviária da Rhodesia com a rede da União por Messines (Beit-Bridge).

Esta ligação aproxima Bulawayo de Lourenço Marques mais do que está o porto da Beira, desde que se utilize a linha de Selati que une Messines a Komati Poort, linha que tem estado pouco menos de que abandonada.

Por outro lado, a ligação das estações ferroviárias de Sinoia a Kafue na Rhodesia do Norte impõe-se de há muito, porque encurta o trajecto da Rhodesia do Norte para Salisbury e Beira de 220 milhas.

Porque se não tem feito?

Porque desvaloriza a linha de Kafue a Bulawayo, roubando-lhe grande quantidade de tráfego que para ir para a Beira tem de descer a Bulaway para

subir para Salisbury, dando uma grande volta. Agora já este argumento não terá grande peso porque a desvalorização da linha é compensada pela economia nos transportes, além de que se valoriza uma região que por falta de meios de transportes não tem sido explorada.

Também está na ordem do dia uma possível ligação da rede da Rhodesia com Lourenço Marques pelo Pafuri, valorizando as minas de Quenque e eliminando a União dessa ligação. Outra também falada é a linha férrea de Ndola à fronteira de Moçambique através da Niassalândia a fim de a Rhodesia poder utilizar o nosso porto de Nacala.

A ligação com Lourenço Marques por Beit Bridge a Messines tem sido sugerida por nós repetidas vezes, sendo talvez a última em 1922, quando uma missão diplomática presidida pelo falecido General foi ao Cabo para negociar uma nova convenção com Moçambique. Agora receia-se, talvez com razão, que essa construção prejudique o porto da Beira sem benefício para Lourenço Marques, pois com a construção da nova linha o tráfego do Sul da Rhodesia se escoaria para os portos da União e não para Lourenço Marques. Já vamos ver a falta de fundamento deste receio.

Para o evitar, sugeriu-se a ligação directa de Nicolsen Neck com a rede portuguesa, pelo Pafuri, ligação interessante sem dúvida, mas que obriga a um dispêndio, talvez desproporcionado com o objectivo económico a servir.

Politicamente poderá ter vantagem para a Rhodesia, porque evita que o seu tráfego destinado a Lourenço Marques passe pelas linhas da União.

A ligação de Lusaka com a linha férrea de Moçambique, permitindo à Rhodesia do Norte e até ao Congo Belga utilizar o porto de Nacala em muito melhores condições do que Das-es-Salan) (que tem o inconveniente a ter de permeio o lago de Tanganika que obriga a trasbordos) também tem sido agora advogado e defendido com calor. Mas além de outros, tem o inconveniente de ser uma linha muito extensa que obrigaria ao dispêndio de dezenas de milhares de libras sem o rendimento que o justificasse. Não há feito sequer um reconhecimento de uma tal linha, mas não viria a ter menos de 1.400 quilómetros de extensão, exigindo por isso um dispêndio de 14 milhões ou mais. A distância da Rhodesia do Norte a Macala será cerca de 2.000 quilómetros.

Valerá a pena a ligação?

Vejamos, porém, as reduções de trajecto com a construção de algumas das linhas indicadas, tomando por base Bulaway:

Bulaway à Beira	670
» » Lourenço Marques, actual . . .	1.071
» » » » via Messina	621
» » » » via Pafuri.	650 ?
» » Durban, actual	1.162
» » » via Messina	1.077
» » » Port Elisabeth.	1.388
» » » Cabo	1.355
» » » Walfish Bay	1.250
» » Cunene.	1.200 ?
» » Lobito	2.280
» » via Kansanshi.	2.100 ?
Lusaka Nacala	1.250 ?

Vê-se deste quadro que;

a) O Sul da Rhodesia tem toda a vantagem em se ligar a Lourenço Marques desviando para este porto todo o tráfego que vai para a Beira.

b) O porto de Durban aproximar-se-hia de Bulawayo de cerca de 85 milhas, mas pelas mesmas razões que hoje não é utilizado pela Rhodesia não o seria amanhã, cremos nós. Com efeito, Durban está muito mais perto da Rhodesia do que Port Elisabeth, e entretanto o tráfego actual não vai por ali, apesar da diferença de trajecto ser de 226 milhas.

c) Uma linha da Rhodesia para o Cunene seria economicamente mais vantajosa do que a ligasse a Walfish Bay, mas exigiria um dispêndio muito maior. Isto sem falar na impossibilidade actual de obter uma faixa territorial onde a construção pudesse realizar-se. A via Lusaka e Nakala seria de grande vantagem para a Rhodesia do Norte, Congo Belga e até para a Niassalândia, mas o dispêndio com a sua construção parece-nos economicamente desproporcionado às vantagens alcançadas.

Os resultados da Conferência de Johannesburg

Não podemos ainda apreciar o que se passou neste grande e notável aerópago, porque nada de positivo ainda veio a público.

A construção de duas estradas ligando a Rhodesia com Lourenço Marques e com a Beira, que, segundo os jornais, foi ali decidida, parece-nos um rato muito pequeno para montanha tão desmesurada.

E por isso por aqui nos ficamos.

RESTAURANTES GASTRONÓMICOS NOS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES

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

O Sr. Vincent Bourrel, secretário geral da «Société National des Chemins de Fer Français» tem um reflectido entusiasmo pelo turismo, e para o que reserva uma boa parte da sua prodigiosa actividade. É bem de ver que os caminhos de ferro franceses, com os seus numerosos comboios rápidos e expressos canalizando viajantes para todos os pontos estratégicos do turismo, desde os mais notáveis de renome universal aos mais obscuros, não precisavam de reclamos nem de cuidados especiais, pois a sua nomeada está feita, mercê não só do seu esplêndido serviço, mas por que têm na hotelaria francesa uma alavanca poderosa de acolhimento, de boa mesa e todos os pequenos nada que contribuem para o bem estar do viajante. Mas o Sr. Bourrel não o entende assim, é preciso andar para diante e é indispensável que nenhum pormenor seja esquecido. De quando em quando pequenas caravanas de jornalistas — em algumas das quais eu tenho participado, representando a imprensa portuguesa e em maior número seriam se as minhas ocupações o permitissem — percorrem recantos adoráveis de turismo de que trazem óptimas impressões e que depois cada um expande nos seus jornais com verdadeiro entusiasmo e sem favor. Neste ano uma delas, certamente a mais atraente, e de que eu fiz parte, foi ao Massiço Central de onde voltamos sob a agradável impressão das gargantas do Tarn, e dos templos do Ruerque, entre os quais a velha abadia de Conques, onde teríamos ficado um dia inteiro se o programa o permitisse.

Mas a S. N. C. F. não cuida apenas em dar aos turistas a velocidade e o conforto dos seus esplêndidos comboios, pois vai até à cuidadosa tarefa de lhes regalar o estomago com pitêus regionais por essa França fora, tornando os restaurantes das «gares» — e por iniciativa do Sr. Vincent Bourrel — verdadeiros templos de arte culinária. Até há pouco, fosse pela fama adquirida, nos últimos 20 ou 30 anos, de servir mal e cobrarem preços exagerados, os restaurantes das «gares» tinham caído em desuso, obrigando os viajantes a voltarem ao farnel, os quais, por mais cuidados que tivessem, enchiam os compartimentos das carruagens de desagradáveis sobras do repasto e de migalhas de pão.

Experimentou-se de 1930 a 1939 nos restaurantes das estações o «petit repas», constituído por um prato de carne ou de peixe guarnecido, meia garrafa

de vinho, queijo e pão, por 10 francos, o que, nesse tempo, representava uns 7 escudos da nossa moeda. Era uma refeição simples, mas farta, que se comia depressa e a preço de chamar a freguesia, que pouco a pouco se tornou numerosa; mas veio a guerra e diante de uma clientela esfomeada e cheia de dinheiro, os preços foram por aí acima, até ao infinito.

Os restaurantes, sob o nosso regime de gastronomia regional, estão em plena actividade tendo servido até Outubro deste ano 50.000 refeições.

O regime inspirado pelo Sr. Bourrel e admiravelmente compreendido pelos concessionários dos restaurantes das «gares» é simples, cozinha sã e copiosa de elementos regionais — mais baratos e não agravados pelo transporte — vinho da localidade e tudo a preços honestos, segundo expressão própria daquele categorizado funcionário.

Há dias, o Secretário Geral da «Société National des Chemins de Fer Français» reuniu num ópiparo almôço regional no Restaurante da Gare de Saint Lazare, uns 50 concessionários de restaurantes do caminho de ferro, jornalistas, o presidente da Academia Gastronómica, o Comissário do Turismo, e várias outras personalidades.

O almôço teve como aperitivo, vinho do Porto duma conhecida marca, que dispoz muito bem a numerosa assistência, a que se seguiram três pratos normandos e regados por excelentes vinhos brancos e tintos. No final do almôço como alguém reclamasse a presença do cozinheiro, logo este veio à sala, sendo entusiasticamente saudado por toda a assistência, tendo-lhe o presidente apertado a mão e bebido à sua saúde. Alguém informou, nessa altura, que o chefe da cozinha, Sr. Tournau, havia começado a sua carreira aos 13 anos e que ele e os seus colegas dos grandes hotéis e restaurantes eram os melhores embaixadores da França, palavras que foram abafadas por uma longa salva de palmas.

O Sr. Tournau saiu, digno e ruborizado com o justo prémio da sua já longa vida de trabalho.

Um largo e vasto horizonte se abriu agora em França em prol do Turismo, a gastronomia regional, que, certamente, não será, dentro em pouco, privilégio dos restaurantes ferroviários, mas muitos dos hotéis provincianos, que, como eles, hão de procurar tirar partido das especialidades locais, tratados ao lume, com arte e saber.

Os Caminhos de Ferro da Europa em 1949

A revista dos ferroviários franceses «Notre Métier», publicou, recentemente, um quadro com elementos estatísticos, de grande interesse, extraídos do boletim da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

O quadro, que reproduzimos, coloca-nos na presença de números que nos relacionam com o movimento dos caminhos de ferro da Europa, e por eles vemos também qual a importância dos caminhos de ferro de Portugal no conjunto.

São de muito interesse, repetimos, os números estatísticos do quadro em questão, pois por eles podemos fazer comparações e chegar a conclusões curiosas. Os países em que mais se viaja, são, precisamente, os países que fizeram do turismo uma grande indústria, como a França, a Suécia, e a Itália. Se compararmos os números respeitantes à Suíça com os números referentes a Portugal, chegaremos, forçosamente, à conclusão de que, no nosso belo País, essa indústria precisa ser muito mais acarinhada e compreendida pelos homens de iniciativa.

A C. P., justiça lhe seja feita, tem desenvolvido entre nós, com a organização dos seus serviços de propaganda e a efectuação, na estação calma, de comboios populares, o gosto pelas viagens. Por outro lado, a construção de estradas, que são esplêndidas, colocam ao alcance dos turistas lugares e povoações de interesse paisagístico ou histórico. Mas o turismo não se faz apenas com estradas e caminhos de ferro; precisam também de bons hotéis, e esses, infelizmente, são ainda em pequeno número.

	Extensão da rede (em quilô- metros)	Passageiros transporta- dos (milhares)	Passageiros- quilômetro (milhares)	Toneladas transporta- das (milhares)	Toneladas- quilômetro (milhares)	Receitas totais (em milhares de contos)	
Áustria . . .	6.036	37.256	1.334.799	11.290	1.850.888	4.455	
Bélgica . . .	5.026	221.413	7.115.968	60.912	5.741.034	5.913	
Dinamarca . .	2.601	94.364	—	6.666	1.124.091	1.377	
Espanha . . .	12.820	109.992	7.288.734	24.752	5.649.416	3.159	
Finlândia . . .	4.709	42.111	—	13.911	2.980.012	1.458	
França . . .	41.305	597.329	29.470.600	160.619	41.064.430	27.702	
Grécia (Rede Nacional)	1.051	2.414	183.883	635	70.831	94.770	
Holanda . . .	3.313	166.622	6.477.679	19.860	2.786.273	2.106	
Inglaterra . .	31.592	992.406	—	284.082	35.634.738	—	
Irão . . .	2.655	1.576	329.189	1.243	716.922	810	
Itália . . .	16.250	352.244	20.575.684	39.021	9.940.888	6.723	
Luxemburgo . .	505	10.679	228.948	13.963	470.853	486	
Noruega . . .	4.378	39.559	1.633.960	—	—	1.134	
PORTUGAL. . .	3.564	47.924	1.304.447	3.538	567.689	567	
Sarre . . .	534	44.034	710.465	27.276	770.705	729	
Suécia . . .	14.694	—	—	36.433	7.361.000	4.374	
Suíça (CFF.) . .	2.975	207.745	5.864.464	15.720	1.665.482	4.131	
Síria (Estado) . .	248	53	5.087	274	31.495	—	
Turquia . . .	7.634	51.316	2.497.183	7.515	2.621.991	1.539	
Alemanha	zona americano- -inglesa	25.334	1.200.370	26.950.494	119.117	37.040.000	21.708
	zona francesa	5.012	158.974	—	40.835	6.074	2.997

plêndidas, colocam ao alcance dos turistas lugares e povoações de interesse paisagístico ou histórico. Mas o turismo não se faz apenas com estradas e caminhos de ferro; precisam também de bons hotéis, e esses, infelizmente, são ainda em pequeno número.

Comunicações Ferroviárias

Internacionais

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

Já na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ⁽¹⁾ me ocupei das más comunicações ferroviárias internacionais de Portugal então existentes, porém, a partir de 14 de Maio de 1950, modificaram-se favoravelmente, chegando mesmo a atingir nalguns aspectos a perfeição. Considerações diversas sugerem os actuais serviços.

A ligação com Madrid, que apenas na Páscoa e durante o Verão tem muitos passageiros, no respeitante ao Lusitânia-Expresso é magnífica quanto ao material empregado e horários, mas merece referência com relação aos bilhetes. Antes da Grande Guerra Mundial existiam bilhetes de ida e volta válidos por 30 dias entre Lisboa e Madrid e por 45 dias entre Lisboa e Paris com redução importante no preço, e que era sumamente vantajoso, não só pela economia e comodidade para os passageiros como também para as Empresas pois atraíam viajantes. Compreende-se que devido à Grande Guerra Mundial se interrompessem todas as facilidades, mas restabelecidos os serviços internacionais e na restrita normalidade em que actualmente se encontra a Europa, é possível pelo menos voltar aos benefícios anteriores, quando não alargá-los. Além da vantagem do abatimento, possuíam esses bilhetes a faculdade da livre paragem no percurso, permitindo também estar paga antecipadamente a viagem de regresso.

Tudo isto é que favorece a afluência de passageiros e o contrário só prejudica as Empresas, que parece só favoreceram o público quando necessitam dele, restringindo avaramente os benefícios, de forma que muitos preferem outros meios de transporte. Em 1948, quando os comboios ainda transportavam bastantes passageiros e a fuga apenas começava a dar-se, conversava eu com um alto funcionário ferroviário e perguntava-lhe porque não se restabeleciam as antigas vantagens para o público, quer de ordem interna, quer de ordem internacional. Deu-me esta resposta lamentável, demonstrativa da sua falta de previsão: «Para-quê? Enquanto o público afluir aos comboios, não há vantagem em embaratecê-los.» Assim ainda se au-

mentaram as tarifas, e o resultado não foi favorável, agravando-se de ano para ano o regime deficitário.

Defendo mesmo que além dos antigos bilhetes de ida e volta com abatimento, se deveria alargar o seu uso não apenas entre Lisboa, Madrid e Paris, mas às várias estações portuguesas e espanholas, de forma a provocar o trânsito peninsular e a afluência de passageiros nos comboios. São estes factos, aparentemente insignificantes, que o meu ilustre amigo e colaborador desta Gazeta, sr. Guerra Maio, tem referido, e que, infelizmente para os caminhos de ferro, não se solucionaram ainda.

Os serviços alfandegários são efectuados em trânsito no Lusitânia-Expresso como no «Sud-Expresso», o que representou uma vantagem, pois evitou demora no comboio nas estações fronteiriças de Marvão e Valença ou Vilar Formoso e Fuentes de Oñoro.

Qualquer pessoa de primária inteligência compreende a fiscalização aduaneira com referência às mercadorias que entram num país e nunca nas que saem, salvo quando exista suspeita grave, outro tanto se podendo dizer a respeito da bagagem dos viajantes. Ora o que é simples e inteligente para a quase totalidade dos indivíduos, torna-se complexo e absurdo para os serviços burocráticos dada a sua rusticidade intelectual em que predomina a deformação profissional, a visão acanhada e a ânsia de tudo ver através do oposto dos próprios textos legais.

E' irracional abrir as malas na saída do País, como aliás se deixou de praticar entre 1930 e 1940, mas somente na entrada e não todas, afim de não incomodar e aborrecer, mas apenas uma ou outra que aos funcionários lhes interesse observar. Como se pratica em Marvão é inútil, ridículo e revoltante, podendo servir de exemplo o serviço primorosamente bem feito na carruagem directa de Lisboa à Corunha no sentido descendente durante o verão de 1950 na fronteira de Valença. Quando é que problemas tão simples se resolvem de vez para não voltarem de novo a agravar-se, ape-

nas devido a más vontades e a visões microscópicas?

Portanto, com referência aos serviços ferroviários com Madrid, para os melhorar, além das medidas de carácter geral aplicáveis a todas as fronteiras respeitantes a bilhetes, verificação de bagagens, há que acabar com o trasbordo em Valença de Alcântara nos comboios diários, ascendente e descendente, que ligam as duas capitais.

Os serviços directos com Paris efectuem-se por Vilar Formoso através do «Sud-Express» e de uma carruagem directa Lisboa-Hendaia.

O «Sud-Express», depois que transporta uma carruagem simples de 1.^a classe, pouco há a melhorar. Restabelecer as carruagens camas de 1.^a e 2.^a classe como circulavam antes de 1940, sendo de 1.^a classe os compartimentos individuais e de 2.^a classe os de duas pessoas, acelerar a marcha em Espanha, logo que o estado péssimo da via desapareça, especialmente entre Fuentes e Salamanca, e existam condições de segurança, transformar a carruagem de 1.^a classe numa mista de 1.^a e 2.^a classe, além dos princípios gerais de bilhetes e serviços alfandegários atrás indicados.

A falta de passageiros não permite, dizem, o «Sud-Expresso» diário, como era antes de 1936. Talvez fosse bom estudar de novo o assunto, pois muitas vezes descança-se ao sabor de ideias feitas por comodismo mental e indolência física. Aceitando o «Sud-Expresso» quadri-semanal, claro está que se compreende a carruagem directa atrelada ao rápido das 8^h 40, circulando nos dias em que não há «Sud-Expresso». Depois que a carruagem directa voltou a circular no rápido do Porto, o serviço com Paris deve-se considerar perfeito, desde que se melhore como indiquei o «Sud-Expresso».

Passando às outras fronteiras há que tratar das ligações com a Galiza, que durante muito tempo eram simplesmente vergonhosas, para depois serem óptimas, talvez pela atracção dos opostos, quando a partir de 14 de Maio de 1950 se estabeleceu a carruagem directa Lisboa-Corunha, mas infelizmente voltou a piorar, por se restringir de Outubro a Abril ao percurso Porto-Corunha e ao mau material empregado de uma velha carruagem da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, em vez da composição verde.

De 14 de Maio a 1 de Outubro de 1950 circulou no rápido do Porto uma carruagem directa que partia de Lisboa às 8^h 40 para chegar à Corunha pelas 23^h 40. Devido ao bom material da carruagem, exactidão dos horários, serviços alfandegários magníficos em trânsito, e valorização do escudo com respeito à peseta, a carruagem transitou quase sempre cheia, servindo também os passageiros entre Lisboa e Valença, evitando trasbordo

em Campanhã, o que prova que o bom serviço e a não existência do que se pode chamar visão burocrática ferroviária, consegue atrair o público que no fundo é amigo do caminho de ferro, só se afastando quando é mal servido e tratado como indesejável por empregados vaidosos que se dão importância. Foi em 1950 o ano em que maior número de pessoas transitaram pela fronteira de Valença, tudo aconselhando a manutenção anual deste serviço. Não se compreende a alteração que está sofrendo na época do Outono e Inverso, pois, embora a concorrência seja menor, há que considerar servir a carruagem directa os passageiros do Minho, que, assim, não têm composições sem trasbordo com a capital. Chega a parecer que se está antes de 1927, em que o Minho e Douro não entravam arrendados à Companhia Portuguesa. Acerca dos serviços directos de natureza interna muito há a dizer e ainda a melhorar.

As inverosímeis ligações entre Porto e Espanha pela Barca de Alva transformaram-se radicalmente com a existência de uma carruagem directa que sai do Porto às 10^h e chega a Madrid às 8^h 45, levando 22^h 45 no trajecto, regressando de Madrid às 23^h 14 para alcançar o Porto às 18^h 10. Trata-se dum outro serviço que se pode considerar modelar, salvo o aceleramento a realizar no percurso espanhol.

Também é bom o serviço entre Lisboa e Badajóz com a automotora de combinação com o rápido do Norte, permitindo mesmo viagens de ida e volta diárias entre as duas cidades com uma permanência de 3^h 50 em Badajóz.

Péssimas são as comunicações entre Lisboa e Sevilha, que, como é sabido, se podem efectuar por Badajóz ou pelo Algarve. Para ir a Sevilha, via Badajóz, sai-se da capital às 8^h 40 no rápido do Porto, passa-se no Entroncamento para a automotora que chega a Badajóz às 13^h 10, partindo-se cinco horas e trinta e cinco minutos depois para chegar a Mérida às 20^h, demorando quase hora e meia para vencer a distância de 60 km. É-se obrigado a dormir em Mérida, que para isso possui o Parador do Turismo, sistema hoteleiro que inspirou as pousadas portuguesas, e no dia seguinte sai-se às 10^h 15, chegando a Sevilha às 18^h 20, ou então sair de Lisboa às 23^h 20 para alcançar Sevilha às 18^h 20 com trasbordo em Badajós e Mérida. Como mau serviço em Espanha dificilmente se pode encontrar pior, sendo o regresso semelhante.

A correcção só a podem efectuar os Espanhóis estabelecendo uma ligação directa entre Badajós e Sevilha, que permita aos viajantes alcançarem Sevilha antes das 21^h, tendo saído de Lisboa às 8^h 40, e inversamente sair-se de Sevilha pela manhã, chegando a Lisboa pelas 23^h 40. Há também o sistema de se manter todo o ano pelo Lusitânia-Ex-

Vida Ferroviária

Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz

O Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, magnífica organização que vem sendo patrocinada pela C. P. inaugurou há semanas a sua sede, no primeiro andar do prédio n.º 41, da Praça 8 de Maio.

São magníficas as suas instalações. Além da sala da Direcção, mobilada com sobriedade e elegância, há as salas de jogos e leitura, arrecadações, etc.

Na sala destinada às reuniões, foi servido, no acto da inauguração, um copo de água, a que assistiram os srs. engenheiros Fernando Arruda, em representação do director da C. P. sr. engenheiro Espregueira Mendes, Horta e Costa, delegado da Comissão de Assistência; Pais de Faria, chefe da Circunscrição de Tracção; Henrique Barracas, chefe das oficinas da Figueira; António Abreu, adjunto das oficinas da Figueira; Oscar de Amorim, chefe das obras metálicas; Antunes Ferreira chefe da Circunscrição de Exploração; presidente do Grupo Ferroviário do Entroncamento, sr. Armando Barbosa; dr. Artur Beja, médico da Companhia nesta cidade; a comissão organizadora, composta pelos srs. Manuel Rocha Ferreira, Francisco Dias Calado, Amilcar Cunha, Carlos Queiroz, Augusto Jesus, Alexandre Simões e Saúl de Almeida Santos; o representante do Ginásio Clube Figueirense, sr. Elísio Godinho; alguns convidados e representantes da Imprensa.

Os srs. engs. Fernando Arruda e Horta e Costa enalteceram a iniciativa dos ferroviários, brindando pelas prosperidades do Grupo.

A mesa de pingue-pongue foi inaugurada, com uma partida animadíssima, pelos srs. engs. Horta e Costa e Oscar de Amorim.

Ao Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz desejamos as melhores felicidades e brilhante actuação.

Linhas Estrangeiras

AUSTRÁLIA

O Governo da Austrália Ocidental encomendou a dois dos principais fabricantes de locomotivas Diesel da Grã Bretanha 66 locomotivas, avaliadas em £ 2.712.000.

A Metropolitan Vickers Company deve construir 48 locomotivas Diesel eléctricas para linhas centrais e as restantes 18 locomotivas de manobra serão fornecidas pela British Thomas-Houston Company of Rugby. (L. P. S.).

BRASIL

O Congresso Nacional votou importantes créditos especiais e extra-orçamentais que autorizam, nomeadamente, o Poder Executivo a abrir um crédito especial de 200 milhões a favor do Ministério dos Transportes para a construção de uma linha férrea que ligue Passo Fundo a Porto Alegre no Rio Grande do Sul. O projecto, que foi aprovado pelo Senado, prevê que «o Poder Executivo poderá emitir papel moeda até à importância do crédito em questão».

FALTA DE ESPAÇO

Por falta de espaço, não nos foi possível inserir, neste número, vários artigos dos nossos colaboradores habituais, nem também pudemos, pelo mesmo motivo, iniciar uma série de crónicas de viagem do nosso Director Carlos d'Ornellas, à cerca do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro realizado, recentemente, em Roma.

Nos nossos próximos números publicaremos toda a colaboração retirada à última hora.

presso a carruagem directa Lisboa-Sevilha, que circula na época da Páscoa por motivo da concorrência às festas da Semana Santa.

Pelo Algarve nada existe de directo, apenas eventuais ligações, saindo-se de Lisboa às 21^h 50, chegando a Vila Real de Santo António às 8^h 11, atravessa-se o rio Guadiana num gasolina bastante regular para tomar o comboio em Aiamonte às 13^h 35, alcançando Huelva às 15^h 55, donde se parte às 16^h 40, atingindo-se Sevilha pelas 19^h 50. No género do mau serviço é modelar e outro tanto se pode dizer do inverso.

Aqui a alteração é o estabelecimento duma ligação fluvial e ferroviária ao comboio que chega a Vila Real às 8^h 15, tomando possível alcançar-se Sevilha pelas 13^h, e ainda tri-semanalmente com o

directo das 9^h que atinge Vila Real às 16^h 41, permitindo que antes das 21^h se chegue a Sevilha, como aliás aconteceu em 1929 durante a Exposição Ibero-Americana de Sevilha. Actualmente, por culpa dos serviços ferroviários espanhóis, é uma vergonha.

Concluindo, verifica-se que além duns melhoramentos gerais respeitantes a bilhetes e preços, os serviços ferroviários portugueses de carácter internacional são bons, necessitando melhorar-se como foram apontados com referência a Madrid e a Paris, manter todo o ano o sistema de Verão com a Corunha e transformar radicalmente a ligação com Sevilha.

(¹) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1494, de 16 de Março de 1950, pág. 25 a 28.

Estações ferroviárias espanholas

de Fuentes de Oñoro e Valência de Alcântara

ESTÃO concluídos os novos edifícios destas duas estações fronteiriças. São duas belas estações em estilo tradicionalmente espanhol, que oferecem ao público e ao pessoal todas as comodidades, entre as quais o aquecimento central, que, nesta quadra invernal, está sendo muito apreciado.

Também a estação de S. Sebastião passou inteiramente por grandes reformas, que têm sido muito apreciadas pelo público.

Com o novo edifício da estação de Fuentes de Oñoro, que tem o comprimento total de noventa e seis metros, os espanhóis têm, finalmente, uma bela estação, tanto mais que a estação fronteiriça de Vilar Formoso, para que o Estado português concorreu com 400 contos, se fazia notar não só pela linha arquitectónica mas, também, pela amplitude das suas dependências e comodidades que o público muito aprecia.

A inauguração da nova estação de Fuentes de Oñoro, realizada em 30 de Novembro constituiu um acontecimento e deu motivo a um encontro amistoso de personalidades e entidades espanholas e portuguesas. Foi uma festa de boa amizade luso-espanhola, tendo-se trocado entusiásticos brindes pelas prosperidades dos dois povos peninsulares.

A cerimónia da inauguração começou pela benção do edifício lançada pelo Rev. Cónego de Ciudad Rodrigo, em representação do Sr. Bispo daquela diocese, ausente em Roma.

Da Guarda assistiram à festa os srs. Dr. Ernesto Pereira, Governador Civil do Distrito; Tenente António Júlio, Comandante da Polícia, Capitão Victória, Comandante da G. N. R.; Capitão Roberto Pereira da Fonseca, Comandante da L. P. e o Sr. Engenheiro Director dos Serviços de Urbanização.

De Vilar Formoso estavam, entre outras individualidades, os Srs. José Júlio Balcão, Chefe da Delegação Aduaneira; João Lourenço, Chefe da Polícia Internacional; Comandante da Guarda Fiscal; José Manuel Vivas, Vice-consul de Espanha e todos ou quasi todos os funcionários da Alfândega e da Polícia de Vilar Formoso.

As autoridades e funcionários dos Caminhos de Ferro espanhóis estavam também largamente representados.

Além do Sr. Governador civil de Salamanca Engenheiro Chefe das Obras Públicas, D. Victor

de Nó, estavam presentes também os Ex.^{mos} Srs. Mariano Aniceto Galan, delegado sindical; Conrado Herrero, Tenente alcaide, André Bravo, Secretário Municipal, Candido Gil, oficial; Pároco Rev. Luciano Rodriguez; Comissário da Polícia Miguel Sanchez Peral; Inspector Sr. Prieto; Filipe Vicente Muñoz, Manuel Iborra funcionários superiores da aduana e Dr. Ramon Dominguez, médico Municipal.

Dos Caminhos de Ferro espanhóis estavam os srs. Engenheiros:

Manuel Pefroncelo, Tomás Gomez Acebo, Luiz Prieto, Mariano Lanzarote, Jovier Lapiedra, Alfredo Villarroel, e Inspectores Alberto Acha, Carlos O'Connor, António Mellado, António Segura, Pascasio Rodriguez, João Manso, Luiz Usero, Antioco Carrillo, Francisco Pingarron e Filipe Flores.

O architecto sr. José Luís Picardo, que também assistiu à festa da inauguração, foi muito felicitado pelos visitantes. A obra que realizou é, de facto, digna de elogios.

Imprensa

ADRIANO VIEGAS DA CUNHA LUCAS

Com o falecimento do sr. Adriano Viegas da Cunha Lucas, encontra-se de luto o *Diário de Coimbra*.

Homem de acção e de largas iniciativas, Coimbra teve nele um servidor inteligente e dedicado, que, por várias vezes, fez parte da vereação do seu município. Quando, em 1910, o dr. Sidónio Pais assumiu a presidência da Comissão Administrativa da Câmara Municipal, o sr. Adriano Viegas da Cunha Lucas foi um dos seus principais colaboradores, juntamente com António Augusto Gonçalves e outras individualidades distintas do meio Coimbra.

Proprietário do *Diário de Coimbra*, colocou o seu jornal ao serviço dos interesses do seu distrito.

À sua ilustre família e à redacção do *Diário de Coimbra* apresentamos a expressão das nossas sentidas condolências.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

A solução dos caminhos de ferro brasileiros

Em editorial da *Revista Ferroviária*, o ilustre técnico brasileiro Artur Castilho assina um momentoso artigo intitulado «A nossa preconizada solução». Transcrevêmo-lo, atendendo a que, na América como na Europa, se estuda a solução dos Caminhos de Ferro.

«Supondo que, ante o inexorável dilema de suprimir as linhas férreas ou torná-las eficientes, a diretiz nacional da política dos transportes terrestres adopte a última conclusão, devemos indicar, de relance, as medidas que nos parecem capazes de levar ao almejado fim.

Recapitulemos, de início, as causas máximas da desorganização ferroviária no Brasil.

1) ineficiente aparelhamento do material fixo e rodante;

2) desorientação administrativa, em face dos factores adversos á manutenção dos caminhos de ferro em crescente progresso;

3) falta dum órgão orientador de pesquisas técnico-económicas.

Por várias vezes, tenho insistido no primeiro ponto, mostrando que o ferroviarismo nacional adoptou, nos seus primeiros passos, a política de penetração adoptada, com grande sucesso, nos Estados Unidos — a saber, linhas precárias, a baixo custo, de maneira a obter a extensão máxima com o escasso capital disponível.

Obter-se-ia, assim, o «comboio económico» para a época; posteriormente viriam com o desenvolvimento das regiões conquistadas, com o consequente afluxo de tráfego, o rendimento capaz de promover o melhoramento dos traçados, o aperfeiçoamento do material rodante, o aprimoramento da exploração técnico-comercial das linhas férreas elevando, gradativa e consecutivamente, o padrão do comboio económico.

Assim foi na America do Norte e, infelizmente, não o foi em nosso país.

Causas várias determinaram este fracasso e não cabe aqui enumerá-las ou discutí-las.

O inegável, porém, é que ficamos com pesados ónus das linhas de penetração, agravados pela carência de conclusão. A par disso, a nossa estreita visão da política dos transportes não permitiu provêr as nossas linhas férreas de material adequado, em tempo oportuno.

Dá a elevadíssima importância de Cruzeiros 21.000.000.000.00 que a Reunião Extraordinária dos Directores das Estradas Brasileiras fixou em memoráveis documentos, para restauração das nossas linhas férreas.

Evidentemente, não é possível, com os recursos ordinários dos orçamentos das Estradas ou da União, provêr os necessários valores para os investimentos de tão alto vulto.

Sòmente operações financeiras, a longo prazo e juros módicos, poderão custear tais despesas.

O Fundo Ferroviário que apesar de ter tido sua formação tão obstruída, está em último estágio nas Casas do Congresso Nacional, permitirá uma boa parte do financiamento.

Por outro lado, o Plano Salte, já vigente, prevê o desenvolvimento de cêrca dum quinto do programa geral.

É, todavia, imprescindível que haja celeridade no projecto e execução do esquema financeiro, porque as linhas nacionais, cada dia mais sobrecarregadas, desgastam-se, anulam-se numa progressão assustadora.

Ante esta acabrunhadora situação dos bens físicos e ilimitado crescimento do custo da mão de obra, o que facilita, em extremo, as incursões dos competidores litoviários, não é de admirar a desorientação administrativa que reina em certos sectores do transporte pelo trilho.

A medida essencial para a recuperação ferroviária reside no reaparelhamento do seu material fixo e rodante.

Na esfera administrativa, há urgente necessidade de medidas capazes de promover razoável eficiência na exploração comercial.

É sabido que, embora o Tesouro Nacional supra as deficiências de receita para possibilitar as indispensáveis despesas, numa linha deficitária encontra-se sempre, um ambiente desencorajante, que interfere decisivamente em toda a sua administração, desde os mais ínfimos aos mais altos postos.

Por outro lado, qualquer tentativa de financiamento para investimentos mínimos esbarra contra a «malfadada fama» de empresa falida, embora sob administração pública.

Se o Governo da União suporta quasi todos os crescentes «deficits» das linhas férreas e estas são essenciais ao progresso e à segurança do país porque carregam 86% de sua riqueza e só este mesmo Governo abre mão de parte de suas rendas, para garantir o transporte concorrente, com menos da sexta parte do movimento, porque não subsidia, directamente, as linhas férreas, até o limite de seus «deficits», previstos anualmente pelos órgãos competentes?

A fórmula mais racional dessa subvenção seria a de pagamento duma cota, em função da energia consumida na tracção dos diversos comboios.

Com o reaparelhamento integral dos seus bens físicos fixos e móveis, com esta ajuda suplementar nos seus orçamentos, as linhas férreas estariam tranquilizadas e teriam os seus administradores uma suficiente calma para os estudos essenciais ao desenvolvimento de suas receitas».

Pelo mundo fora . . .

P o r J O R G E R A M O S

Antologia

Pelas quatro horas de uma tarde de agosto, chegado à estação das Barroqueiras, Manuel Mendes observava da janela do compartimento a estreita plataforma, onde esperava descobrir Cristovam de Melo, devidamente prevenido.

Via apenas, com seus âprestos de comando e dignidade, o chefe, homem pesado, a escorrer suor da testa, e um labrego em mangas de camisa, mãos nos bolsos das calças de estopa, a mostrar a boca aberta às carruagens vazias.

Desceram as bagagens do passageiro único, grande mala de couro, viajada através da Europa, como anunciavam constelações de etiquetas coladas nas ilhargas.

O revisor, lenço na coleira, guarda-pó e colete desabotoado, jornal servindo de leque, aproximou-se do chefe; conferenciaram em estudo da pessoa chegada que irresoluta mirava as portas e imediações.

Apeou-se o maquinista, entrou na estação, voltou com o copo de lata a convidar o fogueiro:

Mendes colheu indicações. Sem dúvida, Barroqueiras servia os Caniços. Talvez o apeadeiro do Corgo calhasse mais próximo, a direito pela serra. Caminho de estrada só Barroqueiras.

— Duas léguas das rijas. Basta a ladeira para derrear o espinhaço. Com este calor é de ficar a tremer maleitas.

Carro de aluguer não se encontrava no sítio. Bêsta de montar... o Albino fez um balanço desolador:

— O Antoninho das Barroqueiras vendeu o garrano na feira de S. João. E não era homem que emprestasse, o sumítico. A jumenta da Dioga teve a cria amanhecendo para transantontem...

A novidade interessou o chefe:

— Não me dizias nada. É macho ou fêmea?

Passageiros de 3.ª classe berraram, se não punham os bois ao carro. O chefe acordou:

— Vamos embora.

Badalou os três sinais, desfraldou a bandeira. A máquina apitou. Bradaram do furgão que faltava descer um volume de peixe.

O maquinista voltou abaixo afogar a sede, enquanto se desembaraçava da mercadoria.

Destinatária a Dioga. Com a burra de parto como se arranjará na venda?

Albino e o chefe ponderaram a dificuldade. Os passageiros protestaram de novo.

A máquina arrancou enfim desaparecendo na volta a grasinhar para que os povos daquelas redondezas não ignorassem a passagem do comboio muito ligeirinho pelas encostas. Erguessem olhos do chão, poisassem as enxadas e vissem encantados a sua figura de serpente a sumir-se por detrás dos oiteiros.

Samuel Maia

(in *Mudança de Ares*)

Curiosidades

A revista «Stateman» de Topeka publicou há pouco numa das suas secções a seguinte notícia: «Dizem-nos que

75 por cento dos maquinistas das linhas Kansas — Denver, Kansas — Chicago e Topeka — Chicago dão indícios de incapacidade física para a sua missão. Gostaríamos de saber se o Governo tomou as precauções necessárias para evitar graves desastres».

O governador de Kansas fez logo publicar em todos os jornais daquele estado da América do Norte uma nota em que afirmava enèrgicamente ser absolutamente falsa semelhante notícia.

«Stateman» limitou-se a publicar no seu número imediato esta notícia:

«O governador de Kansas não reparou que a notícia se publicou numa secção que tem por título *Há 40 anos*».

— Em 30 de Março de 1898 uma lei declarou de utilidade pública a construção do «Metro» de Paris.

A primeira linha inaugurada ia da Porta Vincennes à Porta Maillot. Nesse mesmo ano, com 13 quilómetros e trezentos metros, servindo 23 estações, o «Metro» de Paris transportou 200.700.000 passageiros. Actualmente há em Paris 158 quilómetros de linhas subterrâneas em tráfego e estão em construção mais nove quilómetros. O número de passageiros tem aumentado constantemente:

200 milhões em 1905; 300 milhões em 1910; 400 milhões em 1915; 700 milhões em 1920; 840.644.000 em 1937; mais de um bilião em 1950.

É o tráfego subterrâneo mais intenso do mundo.

— Na Checoslováquia as mulheres já invadiram um ramo de trabalho que até agora vinha sendo exercido exclusivamente por homens: a condução de locomotivas. A primeira mulher maquinista de comboio chama-se Vera Svercerova. Entrevistada por um jornalista de Praga, declarou: — É profissão muito fácil e muito interessante! Não compreendo por que as mulheres não haviam pensado até agora em dirigir locomotivas!

— Há uns quatro anos foi comemorado o centenário do nascimento de Bufallo Bill. Ele não foi, como muita gente pensa, uma figura de romance: viveu realmente nos Estados Unidos, onde é um dos heróis mais queridos pelo povo e chamava-se William Frederic Cody. Aos 14 anos tornou-se um dos cavaleiros do «Pony Express», primeiro serviço postal rápido de diligência no oeste americano. Dissolvido o «Pony Express» em 1861, depois de concluída a linha da Pacific T. Company, o jovem Cody fez-se escoteiro e guia do exército. Em 1863, ingressou no 7.º Regimento de Cavalaria, do Kansas, e nele serviu até o fim da Guerra Civil. Assinou então contrato com a Railways Kansas — Pacifico para fornecer carne de búfalo aos seus empregados enquanto durasse a construção da linha férrea. Eram cerca de 1.200 homens. Bill era obrigado a matar um mínimo de 21 búfalos por dia. Num único dia bateu o record de 132 búfalos. Matou, durante o prazo do contrato, 4280 desses animais e foi isso que lhe valeu a alcunha de Búfalo Bill. Morreu em 10 de Janeiro de 1917 este homem que, com os seus búfalos, contribuiu, de certo modo, para a construção duma linha de caminho de ferro.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 285, II série, de 9 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 1.º semestre do ano de 1950 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 9.846\$33, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de lucros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 1.º semestre do ano de 1950 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 5.143\$24, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 267, III série, de 16 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 8 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto do 4.º aditamento à tarifa de camionagem, relativo à alteração aos artigos 1.ª e 2.º da mesma tarifa, referentes à venda de bilhetes para passageiros.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º de Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 11 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo o preço de \$50 por tonelada e quilómetro para o transporte de remessas de carboneto de cálcio expedidas em pequena velocidade.

O «Diário do Governo» n.º 280, III série, de 2 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado nesta data por esta Direcção-Geral o projecto da nova tarifa especial n.º 1, grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, relativa ao transporte de fruta fresca,

hortaliça, legumes verdes, peixe e mariscos do Algarve para Lisboa e Porto e das respectivas taras vazias para qualquer estação das linhas exploradas pela referida Companhia.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado nesta data por esta Direcção-Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual é estabelecido o preço de \$50 por tonelada e quilómetro às remessas de fruta fresca, do peso mínimo de 100 quilogramas ou pagando como tal, expedidas em grande velocidade, destinadas às cidades de Lisboa e Porto.

O «Diário do Governo», n.º 285, III série, de 9 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, os projectos do aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concedendo facilidades no transporte em grande velocidade das remessas de resina de pinheiro em bruto e de barris quando em retorno de remessas desta mercadoria, e concedendo bónus no transporte de aguarrás, pez louro ou negro, resina de pinheiro refinada (colofónia) e de barricas, barris e bidões de aço ou de ferro que tenham servido ao seu acondicionamento.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido o preço especial de \$60 por tonelada e quilómetro para o transporte em grande velocidade, de remessas de lacticínios destinadas às estações que servem as cidades de Lisboa e Porto.

O «Diário do Governo», n.º 286, II série, de 11 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 31m²,42, situada do lado direito da linha férrea do Tâmega, entre os quilómetros 4,728.85 e 4,760.23, destinada à construção do apeadeiro de Valbom, ao quilómetro 4,742.00 da mesma linha.

O «Diário do Governo», n.º 288, II série, de 13 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que o engenheiro civil de 2.ª classe da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo outorgue, em nome do mesmo Ministro, na escritura de venda de uma parcela de terreno considerada sobrança por portaria publicada no *Diário do Governo* n.º 269, 2.ª série, de 18 de Novembro findo, com a superfície de 474m²,88, situada no lado esquerdo da linha do Sueste, entre os quilómetros 212,843.73 e 212,872.73, junto da estação da Moura, a celebrar com a Federação Nacional dos Produtores de Trigo.

ALGUMA COISA DO MUITO QUE MUITOS NÃO SABEM

Pelo Capitão Aviador HUMBERTO CRUZ

O problema aeronáutico tem de ser encarado, para arranjo de convenientes soluções, como elemento duma civilização, como actividade de indiscutível interesse, como um valor na economia dum qualquer povo.

Ele carece e exige um ambiente que lhe proporcione justeza e encaixe no espírito das massas, sem temores doentios, sem dificuldades embaraçosas, sem burocracias exageradas, sem falsas transcendências, sem aquele aparato que, por vezes, substitui a realidade com um coronal de ilusões.

Assim, temos de considerar que um tão importante assunto não poderia ser tratado por lances desconexos, com pinceladas soltas, embora vistosas, para evitar o desaire que mais dia menos dia se mostraria com o seu conhecido séquito de prejuízos e a imposição de remedeios sempre custosos e por vezes bem difíceis.

Nada de aparências que possam estabelecer a confusão e a desordem na orgânica.

A propaganda é indispensável, sem exagêros de elogios desviados, dos que pagam favores ou os preparam.

A todos os que lêem, ouvem e pensam deve ser levado o conhecimento das coisas com cuidada apresentação, com realce que provoque emotividade e simpatia, com prova real e convincente.

Logo a seguir, ou até em paralela empreitada, é preciso estudar e delinear um plano de trabalho para que a execução tenha bases que admitam a progressão das realizações. De raiz tudo tem de ser cuidado para que tudo se passe e tudo suceda como convém aos interesses postos em jogo.

É necessário condicionar as actividades que constituem a cadeia de preparação aeronáutica para que os elementos se possam encontrar quando se procuram.

A obra inicial é o fulcro do problema; é uma fase

que exige cérebro e bom senso e um empenhamento completo. Pacientemente, com calma e critério, com bem temperada mentalidade, com experiência e estudo, com ajustamento dos homens aos serviços, planifica-se a obra, definem-se contornos, passa-se a limpo, agrupam-se e distribuem-se os materiais e inicia-se o trabalho de movimentação.

Os países de mais fracas possibilidades não podem ter, nem convirá que tenham, ambições distendidas nem aguentam experiências de froixa concepção. A Aviação não consente o arremêdo, nem é coisa aberrativa; ela não é um engenho de improvisações. Não pode ser e ninguém a pode julgar assim!

Na sua organização e montagem jamais a imitação material deverá tomar o lugar de imitação inteligente. O liame da teia que lhe dá ambiente de vida, forma-se nos Aero-Clubes e nas Escolas de Aviação, organismos que merecem sempre o mais atento e consciencioso apoio e fiscalização. Ali, num cuidado arranjo teórico e prático, a juventude — já submetida à selecção psicológica — inicia o seu contacto com o "ar".

O Aeromodelismo, o vôo sem motor e o vôo com motor são etapas que obrigam a laboração de fichas onde se registam aptidões.

É assim o alvorecer duma actividade que nem sempre dá tardes de triunfo, mas que raramente atira um indivíduo para o desengano.

Depois, os que devem, ingressam nas Escolas complementares onde lhes abrem os portos da Aviação Militar, da Aviação Comercial, da Aviação de Turismo e Desportiva e da Utilitária. Os escalões de aprendizagem, que são também organizações onde se verificam.... jeitos, a confirmar ou não, e a classificar, são indispensáveis na boa formação dos diversos quadros de pessoal de pilotagem.

As Escolas Complementares podem ser também o escalão onde devam passar os futuros mecânicos e rádio-telegrafistas. Estas escolas seriam como institu-

tos de instrução secundária na preparação nacional do pessoal navegante e de aeródromo.

A Aviação vive já hoje sob as exigências do público que reclama os seus serviços e subordinada aos interesses nacionais na Paz e na Guerra, mas nem sempre se apresenta talhada em moldes aceitáveis.

A sua infância já passou e a sua alforria já admitida não pode impor-se nem se aguenta com bases de estacaria.

Diz-se pelo mundo, que por estas coisas se interessa, que se estão embrulhando demasiadamente, e perigosamente, em papelada.

«Mais gasolina, menos tinta», foi o brado já lançado por certa imprensa de responsabilidade.

As Aviações Militar e Civil são prestáveis e de indiscutível valor, nascem e vivem já hoje num ambiente de organização e de certeza.

O seu interesse justifica o interesse que por elas deve haver firmado em realidades e nos estudos já feitos e confirmados.

A sua evolução é um prolongamento, em melhoria, dum trilho já criado.

A Aviação Militar organiza-se e distribui-se, equipase e movimenta-se conforme as determinações das entidades responsáveis pela Defesa Nacional.

A Aviação Comercial ou Mercante ajusta-se às exigências da economia nacional e constitui-se de forma a bem servir o prestígio e as imposições de

soberania, sem esquecer a sua possível contribuição num qualquer conflito.

As suas rotas devem merecer uma cuidada atenção sempre baseadas em razões previamente apreciadas.

A Aviação Utilitária define-se pelos serviços que desempenha: táxis aéreos, fotografia, pesquisas, salvamentos, reclamos, transporte de doentes, etc..

Em todos eles se vai produzindo a valorização do pessoal e o robustecimento duma força, dum elemento de trabalho, que é para qualquer povo a sua Aviação Nacional.

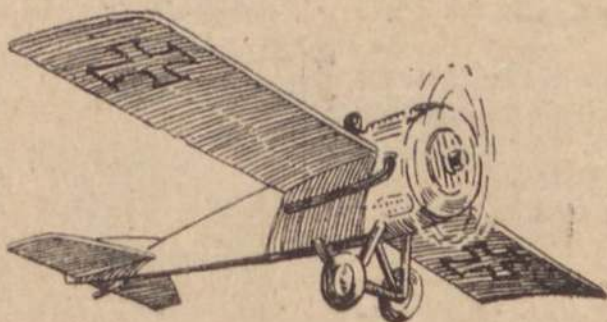
Bem nascida, bem conduzida, os benefícios surgem sempre duma forma directa ou indirecta.

Sabe bem vêr um «espaço aéreo» bem guardado e bem aproveitado.

Cada avião que vôa é um pedaço da Pátria que procura novos horizontes, é uma arma ou um estandarte que marca limites, é uma bandeira que flutua num oceano de grandeza e se aproxima mais de Deus.

Os serviços aéreos, sejam eles quais forem, não devem viver na amargura da insuficiência. Seja qual fôr a bitola da sua presença, grande ou pequena em tamanho, deve merecer atencioso amanho na sua formação e existência.

E assim num rápido esboço como convém num artigo de jornal, disse o que me pareceu poder dizer aos que nada sabem das coisas de Aviação.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Janeiro de 1901)

Luciano Cordeiro

Ao despedir do século despediu-se também da vida, no dia 24 de Dezembro, um dos homens mais notáveis do país, pela sua inteligência, pelo seu trabalho, pela sua honesta carreira pública.

Luciano Cordeiro que conhecemos e estimámos desde a entrada na vida, quando — ha bons 35 annos — ambos tínhamos recentes os primeiros trabalhos jornalísticos, tornou-se, pelo seu trabalho infatigável, pela sua vontade de ferro, pela sua iniciativa brilhante, pela actividade e o talento, um dos vultos mais sympathicos, e um dos homens mais uteis do país.

A fundação da Sociedade de Geographia representou mais do que o valor, já enorme, que se lhe attribue, mais um meio educativo do povo em relação ás nossas possessões ultramarinas, fazendo-o conhecedor do alto valor d'aquelles dominios e cioso, como hoje é d'esse honroso patrimonio.

O registo da morte d'este chorado trabalhador tem rasão nas columnas da nossa *Gazeta* pelo facto de Luciano Cordeiro ser administrador, por parte do governo, na companhia dos caminhos de ferro do Zambezia, lugar em que será substituído por seu irmão, o nosso querido amigo o engenheiro José Maria Cordeiro.

A nossa redacção esteve em lucto pela sua morte, por motivo bem mais alto e bem mais intimo: — porque aquella perda representou para o nosso director a dôr da falta de um amigo intimo de longos annos.

Caminhos de ferro do Estado

Está assignado o decreto approvando as modificações propostas pela administração dos caminhos de ferro do Estado, relativamente ao pessoal dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Estas providencias augmentam, na primeira rede, o pessoal administrativo, que terá mais um inspector do movimento, três chefes de estação, quatro telegraphistas e quatorze factores; dotam as duas direcções com mais um empregado de contabilidade, dão participação aos revisores nas cobranças e supplementares, e concedem um pequeno augmento de vencimentos, por diuturnidade de serviço, aos empregados.

São inteiramente justas e dignas de applauso estas medidas que não representam gravame para o thesouro, tendem a melhorar a situação d'estes modestos servidores do estado, e a promover maior zelo no cumprimento das suas obrigações pelo estímulo que importam.

E' mais uma proposta sensata, medida da iniciativa do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, e mais uma prova da conveniencia da descentralização dos serviços publicos.

A abertura dos novos troços do caminho de ferro do Algarve, no ramal de Portimão, tornavam só por si necessária a ampliação do pessoal da linha do sul.

As linhas do Estado, só por serem do Estado, não devem deixar de dar aos seus empregados as vantagens que lhes dão as companhias particulares.

ENGENHEIRO SILVA NUNES

Encontra-se hospitalizado numa Casa de Saúde, onde se submeteu a uma operação cirúrgica, o sr. engenheiro Silva Nunes, ilustre chefe do Serviço de Material e Tracção da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro e nosso querido colaborador. Ao sr. engenheiro Silva Nunes, que entrou no período da convalescença, desejamos o rápido restabelecimento da sua saúde.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Cartões de Boas Festas

Gazeta dos Caminhos de Ferro, recebeu, pelo Natal, amáveis cartões de Boas Festas de numerosos amigos pessoais e firmas comerciais. Agradecendo, penhoradamente, a gentileza dos seus cumprimentos, archivamos, seguidamente, os seus nomes:

Eng.^o Roberto Espregueira Mendes, Director-geral da C. P.; Banco Espírito Santo e Commercial de Lisboa; Senna, Botto & Leitão, L.^{da}; Pedro José Nogueira, L.^{da}; Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal; Comissão Administrativa dos Combatentes da Grande Guerra; J. Correia Saraiva; Hotel Flórida; Ch. Lorilleux, L.^{da}; Rovere, L.^{da}; Tipografia Americana; Companhia Air France; Victorino & Carvalho, L.^{da}; Manuel Reis Moraes & Irmão; Tipografia Freitas Brito, L.^{da}; Luís C. Almada; Sabena; Casa das Cortiças; C. Santos Guimarães; Sociedade Revendedora de Papéis, L.^{da}; J. M. da Silva Pinto; Electral, L.^{da}; Marval, L.^{da}; France-Comissariat Général au Tourisme; Stag; Adido da Imprensa da Legação da União da África do Sul; Enit; Hotel Liz, de Madrid; Asociacion de Amigos del Ferrocarril, de Madrid; Ourivesaria Santos Carvalho, do Porto; Sousa & Barbosa, L.^{da}, do Porto; Manuel Joaquim Andrade, de Angra do Heroismo; Joaquim Marques; Martin Maqueda; A. Gama Reis; Francisco da Silva Braz; Carlos J. Grill; Carlos Empis; Carlos Pardal Cardoso; Dr. Bruno Bonotto; José Domingos dos Santos; Américo Marinho; Carlos Jorge de Sousa Andrade; D. Frederico de Ugalde Echevarria; Manuel I. Cabral Franco; José Mayer; Professor Américo Marinho; Licínio Assis Rocha; Horácio Novais; António Montês; Dr. Ernesto Sanchez; D. Juan B. Cabrera; D. Aurora Constança; Fundição Tipográfica Nacional; Joalharia Baeta; Raimundo do Canto e Castro; Carlos Rodrigues Teixeira; Luís José Simões; Carlos Alberto Castro Pereira; Capitão Adalberto Ferreira Pinto; Coronel Eduardo Gomes da Silva; Carlos Correia Leitão; Jacques Grasset, director geral do Commissariado do Turismo Francês em Portugal; H. Araújo, L.^{da}; Richard Gans, de Madrid; João Ascensão Horta; Ruy Gonçalves Fernandes; Pedro de Sousa Santos; Adriano Castilho; Carlos Santos, L.^{da}; D. Gabriel Urigúen; Litografia Salles, L.^{da}; Manuel Nunes; Joaquim Maria Cabral; Luís dos Santos Baggio; José L. Simões Ferreira; Lemos Figueirredo, Maria Benedita de Valladares Fernandez, etc..

Casa *Gama* L.^{da}
LOTARIAS
RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 2 4000 — LISBOA

Recortes sem comentários

Duas datas trágicas

O artigo de homenagem à memória do Dr. António Granjo, publicado neste jornal, deu-nos o ensejo de formular aqui algumas considerações sobre os acontecimentos políticos, que precederam a morte trágica do ilustre flaviense.

Todavia, não o quisemos fazer, sem que, previamente, obtivéssemos os elementos necessários para fundamentar a exposição que vai seguir-se, relativa a tais acontecimentos.

Quando, em Agosto de 1921, subiu ao Poder o Governo do Dr. António Granjo, às funções de Chefe do Estado Maior da Guarda Nacional Republicana, por deliberação do Governo, confiára-se o comando eventual de todas as forças governamentais, no caso de alteração da ordem pública.

Apenas este formado, logo começaram a intensificar-se os rumores de alteração da ordem pública, os quais tiveram a sua primeira concretização no gorado movimento de Setembro seguinte, em que estavam implicados alguns oficiais e sargentos da G. N. R..

O Chefe, porém, não quis adoptar quaisquer medidas preventivas de rigor, pois que estas sempre implicariam actos de violência, que não estavam dentro dos princípios liberais dos governos da época, conforme as suas próprias palavras.

Demais, ele convencera-se de que a acção daqueles elementos, que eram em pequeno número, em qualquer movimento posterior, que viesse a dar-se, seria completamente anulada pela dos comandos dos batalhões e grupos, que lhe haviam garantido a absoluta obediência às suas ordens e a perfeita disciplina das tropas, e nos quais em absoluto confiava.

Essa confiança lhe fora reiterada ainda nas vésperas do fatídico dia 19 de Outubro, o que não obstou a que, na manhã desse mesmo dia, a maioria dos comandos faltasse ao cumprimento da palavra dada, iludindo assim a demasiada boa fé do Chefe — essa boa fé que, ele próprio atribuiu ao facto de não estar habituado a ser traído por subordinados seus.

Ora, vejamos a maneira rápida e imprevista como decorreram os acontecimentos, até à queda do Governo, após a ordem de saída das tropas dos respectivos quartéis, por volta das cinco horas, em execução do plano de resistência prevista.

O Governo dera ordem de prevenção rigorosa às tropas da guarnição de Lisboa, na noite de 18 para 19 de Outubro, pois estava seguro de que o movimento rebentaria durante a madrugada, e não ignorava que ele seria anunciado por três tiros de peça, na Rotunda, seguidos de outros três no mar, o que só se verificou pelas sete horas.

A primeira desilusão do Chefe, quanto à fidelidade das tropas da G. N. R., teve-a ele, quando um esquadrão, a quem ordenara que mantivesse o serviço de segurança na Rotunda, a tal se esquivou.

A segunda desilusão recebeu-a pelas sete horas, quando soaram os três tiros de peça anunciadores do início do movimento, os quais foram dados por uma bateria de Artilharia da G. N. R.

A terceira desilusão veio logo de seguida, quando sendo dada ordem escrita a um batalhão da G. N. R., para prender a bateria revoltada, o respectivo comandante se declarou impossibilitado de a fazer cumprir.

Mas as desilusões não ficaram por aqui.

Pouco depois das oito horas, as forças da G. N. R. concentradas no Rossio, aderiam aos revoltosos; o comandante das forças concentradas no Terreiro do Paço, declarava-se sem confiança nas tropas sob o seu comando; e quando o grupo de forças de Alcântara recebia ordem para avançar sobre o Terreiro do Paço, o seu comandante negava-se a cumprir essa ordem.

Enfim, fora a maior defecção, que jamais se vira.

Acrescia que as forças do Exército nem todas se mantiveram fiéis, e a Marinha muito menos; em face desta situação crítica para o Governo, o Chefe previne o Dr. António Granjo, que logo compareceu no quartel do Carmo, para se inteirar pormenorizadamente de tão difícil conjuntura.

Exposta então esta, com toda a franqueza, que o caso requeria, o Chefe, que não quisera adoptar medidas de violência, quando elas eram talvez de aconselhar, acabava, afinal, por propor ao Chefe do Governo como único recurso, uma medida assaz violenta, a qual, a executar-se, acarretaria para o Governo uma situação odiosa, e cujos efeitos não seriam tão seguros como o General supunha, uma vez que quase toda a guarnição se achava revoltada.

Consistia essa medida em mandar bombardear a Rotunda por alguns aviões do grupo de esquadrilhas da Amadora, que se mantinha fiel, e junto do qual se encontrava o ministro da guerra, e o então governador civil de Lisboa.

Mas tal medida não foi aceite pelo Chefe do Governo, que, pelas dez horas, resolve escrever uma carta ao Presidente da República, Dr. António José de Almeida, o qual se encontrava doente na sua residência, e em que dizia o seguinte:

«O Governo encontra-se sem meios de resistência e defesa em Lisboa, porque os efectivos das tropas com que se poderia talvez contar, são insuficientes para atacar as tropas revoltosas, que constituem a quase totalidade da G. N. R. e, como é de esperar, da Marinha.

Deponho, por isso, nas mãos de V. Ex.^a a sorte do Governo, fiando do alto critério, que sempre impôs V. Ex.^a à consideração do País, o melhor caminho a seguir».

Pelas doze horas, vinha a resposta do Presidente, na qual se dizia:

«Julgo cumprir o meu dever de português e de republicano, declarando que, desde este momento, considero finda a missão do Governo».

O Dr. António Granjo transmite



esta resolução do Chefe do Estado ao Ministro da Guerra, e abandona o quartel do Carmo considerando, demitido o Governo.

Pelas treze horas, finalmente, o Chefe da revolta impõe a rendição das forças do Carmo, fiéis ao Governo, sob pena do quartel ser bombardeado, ao qual responde o Chefe do E. M. da G. N. R., dizendo:

«Não há forças fiéis ao Governo, porque este foi já demitido por S. Ex.^a o Presidente da República».

Depois disto, aquele entendeu que, com a queda do Governo, a sua missão de confiança cessara automaticamente, e abandona também, por sua vez, o quartel do Carmo.

Assim se chegou a esta situação caótica e verdadeiramente singular:

O Presidente da República, doente, demite o Governo, sem ter assegurada a sua sucessão; desaparecem da cena política as autoridades legalmente constituídas; as tropas, na sua grande maioria, dispersas pelas ruas, fazem causa comum com os revoltosos; e destes, o Chefe, que bem cedo lograra tão fácil vitória, não toma, desde logo, como grande responsável que era, as providências necessárias para assegurar a ordem pública, deixando que os discólos, em plena liberdade, praticassem os bárbaros morticínios da noite de 19 para 20.

Porque só assim, num ambiente de completo abandono pela ordem pública, seria possível consumir-se a horrível tragédia, à volta da qual, na ânsia de alijar responsabilidades, se desenvolveu depois uma bem urdida especulação, e adrede preparada, para se estabelecer a confusão sobre mais um crime político.

Já, assim sucedera, aliás, em Fevereiro de 1908, quando assassinaram El-Rei D. Carlos e o Príncipe Real D. Luís Filipe, porque também, dessa vez, muitas coisas se disseram mas sobre as quais veio a cair depois um absoluto mutismo.

De ambas as vezes, ficou apenas a lembrança de uma nobre figura bradando, clamorosamente, por justiça: em 1908, o dedicado Conde de Arnoso, grande amigo do Rei assassinado; em 1921, a pobre Senhora viúva do infelizmente comandante Carlos de Maia, uma das vítimas do 19 de Outubro.

Mas tudo fora em vão...

Assim ficaram, por aclarar as duas páginas negras da nossa história política contemporânea.

DR. FRANCISCO SUBTIL

(De Notícias de Chaves)

Atacado por um Búfalo

No fim da última semana, numa herdade próxima do Vanduzi, quando o seu proprietário sr. João Alberto, natural de Vila Mendo de Tavares, procurava os marcos que a

delimitam, um búfalo solitário atacou-o de surpresa, deixando-o gravemente ferido.

Uma das pontas do cornuto perfurou-lhe o pescoço entrando na boca pelo maxilar inferior. A vítima perdeu os sentidos, e o animal, talvez por que o julgasse morto, abandonou-o e internou-se na floresta.

Um indígena que acompanhava o sr. João Alberto, foi o primeiro a ver o búfalo e fugiu para longe, donde presenciou a tragédia. Quando o animal se afastou, e depois de ver o estado em que se encontrava o patrão, foi em procura de auxílio, mas só muito tempo depois passou um automóvel que o conduziu em estado grave ao hospital de Vila Pery. Antes que tal sucedesse, o ferido recuperou os sentidos e arrastou-se cerca de 3 quilómetros.

(Do Notícias da Beira)

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.



End. Teleg. EUROPÊA

TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

ESTARREJA

As suas condições turísticas e um pedido do seu Município

A populosa vila de Estarreja é uma das terras mais pitorescas do distrito de Aveiro. Centro agrícola muito importante, faz-se notar também pelas suas actividades industriais. Assim, se para coordenar e defender os justos interesses dos lavradores há um Grémio de Lavoura, existe também ali, com honrosas tradições, uma Associação Comercial e Industrial, em que se reúnem as forças vivas do concelho.

Para se fazer uma ideia precisa do seu valor comercial e industrial, bastará dizer que as principais casas bancárias do País estabeleceram lá agências e todas elas registando um grande movimento de carteira.

Estarreja, com os seus estabelecimentos comerciais, as suas indústrias de curtumes, lacticínios, cerâmicas, serração de madeiras, é como que uma pequena cidade, onde não faltam um hospital, um teatro, uma associação de bombeiros, com o seu respectivo quartel, ruas bem tratadas e belos edifícios particulares, a atestar a prosperidade da terra.

Estarreja oferece excepcionais condições turísticas, como, de resto, se apresentam quasi todas, senão todas as povoações do distrito. A Senhora do Monte, a dois quilómetros da vila, é um dos sítios mais pitorescos da formosa região e imensamente concorrido em 15 de Agosto, que é quando se realiza a sua tradicional romaria. O rio Antuá constitui um outro valor turístico da vila, com as suas margens poéticas. E podemos acrescentar às suas belezas naturais a fonte de Bedueiro, no lugar do Casal Salreu, o Alto de S. João, em Fernela, e as aldeias do concelho ligadas entre si por estradas pitorescas.

Estarreja é servida por caminho de ferro. A estação é dentro da vila. Ora ao quilómetro 288 167 — Norte — da linha férrea, no lugar da Teixugueira, existe uma passagem de nível, com cancelas que, pelas estreitas dimensões e má colocação, oferece perigo para a viação pública, feita em grande escala com veículos motorizados. Afim de se evitarem possíveis desastres ou transtornos, os camions e as camionetes de passageiros que se dirigem de Estarreja a Pardilhó, são obrigados a fazer a viagem pela freguesia de Avanca, o que au-

menta o percurso em mais sete quilómetros. A Câmara Municipal desta vila, desejosa de ver solucionado um problema de tanto interesse, oficiou à Direcção Geral da C. P. no sentido de ser modificada aquela passagem de nível. O assunto foi, na mesma altura, exposto igualmente à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. Trata-se de uma aspiração justíssima e esperamos, por isso, que esta última entidade atenda o pedido do Município da progressiva e formosa vila de Estarreja.

Hotel Miranda

COM SECÇÃO DE RESTAURANTE

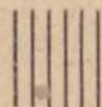
TELEFONE 68

ESTARREJA

Externato de Dom Egas Moniz

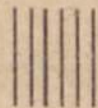
ALVARÁ N.º 809

Telef. 34



O DIRECTOR

Dr. Augusto César de Oliveira Marques Ramos



ESTARREJA

Estação de Serviço «Peugeot»ACESSÓRIOS E PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS
REPARAÇÕES — LUBRIFICAÇÃO — LAVAGENS**Piqueira, Santos Silva & Ferreira, L.^{da}**RECOLHA — GAZOLINA — GAS-OIL
— ÓLEOS — REPRESENTAÇÕES —**ESTARREJA***Oliveira & Ramos, L.^{da}**Pensão Fortunato*BONS QUARTOS
COZINHA JUNTO AO C. DE FERRO
ESMERADA **ESTARREJA****DAVID MARQUES TAVARES**EXPORTADOR DE VINHOS
— E SEUS DERIVADOS —

TELEFONE 30 — APARTADO 2

ESTARRAJA

ARMAZÉM DE MERCEARIA, SOLAS E CABEDAIIS

J. M. TAVARES

Telefone 7 — Apartado 5

ESTARREJA**Augusto Marques de Oliveira e Silva**

VINHOS E AGUARDENTES

Telefone 93

ESTARREJAAUTOMÓVEIS
ACESSÓRIOS
EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS
GARAGEM
ESTAÇÃO DE SERVIÇO
OFICINAS**Auto Comercial e
Industrial de Estarreja, L.^{da}**TELEFONE 90 — **ESTARREJA**

ÓLEOS | GASOLINA | GASOIL

AGENTE DOS PRODUTOS «DYRUP»

TINTAS E VERNIZES

A LACTICÍNIA DE AVANCAMANTEIGA, QUEIJO, LEITE
PASTORIZADO E EM PÓ**Nunes, Rodrigues & C.^a, L.^{da}**TELEFONE 6 **AVANCA**FÁBRICA DE SERRAÇÃO DE MADEIRAS
CAIXOTARIA E CARPINTARIAMOAGEM DE FARINHAS PARA GADO
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO E FERRO**Nunes, Costa & C.^a, L.^{da}**

TELEFONE 12

AREIA DO GONDE — **AVANCA**

Auto-Viação da Murtosa, L.^{da}

Sede em **MURTOSA**

TELEFONE 6

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS EM LIGAÇÃO COM
OS CAMINHOS DE FERRO, DE E PARA MURTOSA CENTRAL

Automóveis e Camionetas para passeios e excursões

PREÇOS MÍNIMOS

G O U V E I A

ÁLVARO CHAVES

FÁBRICA DE LANÍFÍCIOS

Fios Tricot e Tecidos

Telefone — Gouveia, 64

GOUVEIA — S. PAIO

José Ferreira Amaral

MERCEARIAS E MIUDEZAS

Gouveia — S. PAIO

Lavagem de lãs — Fios de lã para Malhas e Tricot
GERENTE: Joaquim Marques Prata
GOUVEIA PASSOS DA SERRA

PADARIA GOUVEENSE

ALBERTINO MARQUES SIMÕES

Bairro Jardim Lopes da Costa

Telef. 91

GOUVEIA

PADARIA VIRIATO

DE

Álvaro da Purificação

Telefone, 81

GOUVEIA

Sampainho & Lima

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Apartado 18

Telef. 45

GOUVEIA

PORTUGAL

VILA DA FEIRA

Joaquim Rodrigues Ferreira - Sol

CARROSSERIES SOL

Construções e Reparações
em todos os veículos

Estofos, Capotas e Pinturas
em todos os géneros

LARGO DA IGREJA

SOUTO VILA DA FEIRA

Empresa Gráfica Feirense, L.^{da}

Tipografia

VILA DA FEIRA
TELEFONE 36

Encadernação

É a casa onde V. Ex.^a pode confiar
a execução dos seus impressos

ARTE — BOM GOSTO — PERFEIÇÃO

Inácio Martins Bragança de Almeida

Sócio Gerente

da Empresa de Camionagem

«AUTO VIAÇÃO DE SOUTO, L.^{da}»

Oficina de Carrosseries para Camionetes e Automóveis

SOUTO

VILA DA FEIRA

Porto, 2481
Tele fones: P. Brandão, 13
gramas: Alares - Porto

Amorim & Irmãos, L.^{da}

LAMAS DA FEIRA

Escritório no Porto: RUA CANDIDO DOS REIS, 145

AMÉRICO DIAS COELHO

Rólhas, Discos, Aparas, Cortiça virgem, todos os produtos de
Cortiça, Dises Déchèt, Liège, Mâle, tous les produits de Liège
Corks, Dises, Corkwaste, Virgin Cork, all Cork

Products **LAMAS DA FEIRA** Portugal

Telefone, 19 - Paços de Brandão

Telegramas: DIACOELHO - Lamas da Feira

MARIA DIAS COELHO

(CASA FUNDADA EM 1890)

Rólhas, Discos, Aparas, Cortiça virgem, todos os produtos de
Cortiça, Bouchons, Dises, Déchèts, Liège, Mâle, tous les produits
de Liège, Corks, Dises Corkwaste, Virgin Cork, all Cork Products

Telef. 27 — Paços de Brandão Teleg. MARIACOELHO - Lamas da Feira

LAMAS DA FEIRA (Portugal)

REPARAÇÕES

—
ESTAÇÃO DE SERVIÇO E RECOLHA

Cavalo - Branco

G A R A G E M

TELEFONE 100

VILA DA FEIRA

Telefone 52
Paços de Brandão

António Barros
CORK MANUFACTURER & EXPORTER
LAMAS DA FEIRA (Portugal)

Telegramas:
BARZELLER-Lamas da Feira
Cod, A. B, C. 6.^a Edition

Endereço telegráfico: «ATLANTICA»

Sociedade Industrial Atlantica, L.^{da}
FÁBRICA DE MOAGEM

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:
Rua António Soares Pinto

OVAR

OVAR

EUGÉNIO VINAGRE

AUTOMÓVEIS DE ALUQUER

Telefone 7

OVAR

ARMANDO PINTO CATALÃO

Suc. de JOSÉ MARIA PINTO CATALÃO

Armazém de Cal, Cimento, Telha, Tejolo, Tintas
e outros materiais de construção — CARVÃO
Telefone, 82

OVAR

F. RAMADA

OVAR

Telefs. 70 e 140

Teleg. FRAMADA

AÇOS SUECOS DE ALTA CATEGORIA | FERRAMENTAS PARA AS
INDÚSTRIAS DE SERRAÇÃO, CORTIÇA, CURTUMES, ETC.
FÁBRICA DE SERRAS, SERROTES E TRAÇADORES, MARCA «AVIÃO»

LISBOA

Rua de S. Paulo, 66

TELEG. FRAMADA

TELEF. 30519

PORTO

P. D. Filipa de Lencastre, 34

TELEG. FRAMADA

TELEFS. 21485 E 21486

Alberto Soares Correia Leite

AUTOMÓVEIS E CAMIONETES DE ALUGUER

Serviço combinado com o Caminho de Ferro

CENTRAIS:

Ovar - S. João da Madeira - Cucujães - Cesar - Fajões
Aveiro e Gafanha

RECEBEM E EXPEDEM PARA TODA A PARTE DO PAIS

TELEFONE, 155

OVAR

Salão de Chá Progresso

O MAIS DISTINTO AMBIENTE
CAFÉ — BILHARES — PASTELARIA
BAR — ESPLANADA — CONFEITARIA

A qualquer hora...

sabe bem o maravilhoso

Café do

PROGRESSO

OVAR

António J. da Silva Figueiredo

Fábrica de Cortumes

AVENEDA

Chamadas ao Telefone, 85 (rede S. João da Madeira)

S. Vicente de Pereira

OVAR

VAREIRINHA

Pensão-Restaurante

Vinhos escolhidos e comprados nas melhores procedências

Telef. 137

OVAR

S. João da Madeira**GARAGEM S. JOÃO**

DE

MANUEL GONÇALVES AMADO

TELEFONE, 234

S. João da Madeira

JOSIAS FERREIRA GIL

Ex médico do Sanatório de Celas

Doenças dos Pulmões — Clínica Geral

Raios X — Pneumotorax

Consultas de Manhã

Na Avenida Dr. Maciel — Frente à Farmácia da Estação

Fábrica de Calçado "Argo"

A BOA NOVA L.^{DA}

Telefone 71

Apartado 38

S. João da Madeira

Pensão Costa**Alberto Caldeira Pinto**

(Antiga Casa de Francisco Gomes da Costa)

Estabelecimento de Mercadoria, cereais,
farinhas, massas, azeites e vários artigos

VINHOS DAS MELHORES PROCEDÊNCIAS

TELEFONE, 115

Rua Oliveira Júnior S. João da Madeira

Nicolau da Costa & C.^a, L.^{da}

FÁBRICA MECÂNICA

DE

CHAPÉUS DE PÊLO, LÃ E DE PALHA

CAPACETES COLONIAIS

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Telegramas: PROGRESSO

Telefone N.º 121

S. JOÃO DA MADEIRA (PORTUGAL)

**FÁBRICA DE BOINAS
INVICTA**

Boinas tipo Basco — Chapéus de criança

J. SOARES DA SILVA

Telegr.: INVICTA

Telefone: 333

S. JOÃO DA MADEIRA
(PORTUGAL)

União Industrial Sanjoanense, L.^{da}

Organização industrial com fábricas de feltros de pêlo e lã merina para chapéus de homem e senhora

Fazem parte desta organização as seguintes firmas:

Nicolau da Costa & C.^a, L.^{da} — Pinho Costa & C.^a, L.^{da} — V.^a de Serafim Pais Vieira
J. Gomes de Pinho & Filhos, L.^{da} — Mário Nicolau da Costa e Roberto Nunes de Azevedo

S. João da Madeira

Tele } gramas: «União»
 } fone: 79

Portugal

MINA DO PINTOR, L.^{DA}

CORREIO DE S. JOÃO DA MADEIRA
PORTUGAL

ENDEREÇO TELEGRAFICO:

PINTOR — S. JOÃO DA MADEIRA

TELEFONE

S. JOÃO DA MADEIRA 189

Duas firmas... Dois produtos industriais

José Gomes de Pinho Calhau

Fábrica de Calçado

J. Calhau & Filho

Fábrica de Guarda-sóis e sombrinhas

S. João da Madeira

CAMILO & FILHOS, L.^{DA}

TRAVANCINHA — SEIA

Concessionária das Carreiras entre Oliveirinha e Oliveira do Hospital, e com centrais em Ervedal da Beira, Lagares da Beira e Oliveira do Hospital

Fundição de Ferro, Serração de Madeiras, Moagem de Cereais e Lagar de Azeite

FERNANDO MAIA VILANO MÉDICO — Clínica Geral
Residência e consultório:

Milheirós de Poiares e S. João da Madeira — Telef., tarde: 203

Companhia Industrial e Comercial «Hermínios», L.^{DA}

SEIA

Telef. 6

Concessionária das carreiras de serviço público entre Nelas-S. Romão — Nelas-Viseu — Loriga-Viseu — Guarda-S. Romão e Seia-Canas de Senhorim || Serviço combinado com a C. P. com Despachos Centrais em Seia, S. Romão e Paranhos, e Posto de Despacho em Santos || Serviços de aluguer de camionetas de carga e auto-carros para excursões || Oficinas de Serralharia civil e reparação de automóveis

Estação de Serviço Vacuum

Agente da Philips Portuguesa e Socony Vacuum Oil Company Suc. Material eléctrico e sua instalação || Oleos, acessórios, pneus, câmaras de ar, etc... Cimento Secil — Tintas e Vernizes Dyrup Correspondente dos Bancos Lisboa & Açores, Burnay e FONSECAS, Santos & Viana

— Virgílio António d'Oliveira —

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Fios de lã para Tricot, Malhas e Tapetes

SEDE: MELO — BEIRA BAIXA

PORTUGAL

TELEF. 3

SEIA

Fios para Malhas e Tricot Telef. 84-Seia

Martinho, Fael & Moura, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

SEIA

VILA COVA

ESMORIZ

CAFÉ E BAR «PAFIL»

E SALSICHARIA PRIMOR DE

*Vitorino Ribeiro Junior & F.ºs, L.ª***ESMORIZ**

FÁBRICA DE TANOARIA, CORDOARIA E TAPEÇARIA

DE MANUEL MARQUES DA SILVATelef. { Fábrica 72
Escritório 29

Apartado 7

Relva — ESMORIZ

ESPINHO

Fábrica de Escovaria fina
e PincelariasEscovas e Vassouras
de Piaçaba**COUTO, IRMÃOS & ROCHA, L.ª**

IMPORTADORES — EXPORTADORES

Estrada d'Anta **ESPINHO** Telefone 1

AUTO-MECANICA MARTINS

JOSÉ NUNES MARTINSOficina de reparações em automóveis—Rectificações e encamiza-
gem de motores, Bate-chapas, Pintura e Electricista. — Pronto
socorro permanente — Gasolina e óleosRUA 24 Telef, 338 (P. F.) **ESP.NHO**

Marcenaria CARVALHO

MÓVEIS — MALAS — TAPEÇARIA — COLCHOARIA — CAMISARIA

AVELINO FERREIRA CARVALHO**Cavadas — CUCUJÃES**

SANGALHOS

A. SOARES LINCHO

Viticultor e comissário de vinhos e análogos

Destilação de Vinho e Bagaço**SÁ — Sangalhos**

ANTÓNIO PEREIRA LEAL

PINTURA DE BICICLETAS E METALIZAÇÃO

COM ESTUFA (a baixos preços)

Telefone n.º 69

SANGALHOS

CASTROS & MOURA, L.ª

Armazém de Bicicletas e Acessórios

IMPORTADORES * REPRESENTANTES * DEPOSITÁRIOS

Representantes das Bicicletas Havila, Ibéria e Marvil

Vendedores das Bicicletas Rudge, Phillips e Hércules

APARTADO 18

TELEFONE 36

SANGALHOS

PORTUGAL



Empresa Ciclista da Portela, L.ª

Bicicletas, Centaur, Kevel, Sterling—Acessórios

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

SANGALHOS (Portugal)

CENTRO VELOCIPÉDICO

DE SANGALHOS, L.ª

IMPORTADORES

Acessórios e Bicicletas

Argus — Invar — Divna — Eagle-Fakir — Super-Durax

SANGALHOS
PORTUGALTele { gr.: Centro Velocipédico
fone 12

DIOCLECIANO ALVES DIAS

Armazém de vinhos e seus derivados

Apartado 12

MEALHADA

Telefone 59

União da Beira Litoral, L.ª

IMPORTADORES

BICICLETAS E ACESSÓRIOS**Bicicletas:** ATÓMICA, LANCIA, BAYLLISS, UBEL
SUPREM, ANSONIA**Acessórios:** BRAMPTON, COVENTRY E PERRY

Telefone 20

OLIVEIRA DO BAIRRO**PORTUGAL**ÚNICOS REPRESENTANTES DA BICICLETA **ANSONIA**