

11.º do 63.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1950

Número 1499

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



DEPÓSITO LEGAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P B X 20168 — LISBOA

-3 JUN 1950



BRAGANÇA — «Painel» do Museu Arqueológico.
Sepúlveda solta o grito de revolta contra os franceses

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

Que figuram entre
os melhores do Mundo

SANTOS MENDONÇA, L.^{DA}

LISBOA-PORTO

FORNECEM:

LOCOMOTIVAS A VAPOR DIESEL-ELÉCTRICAS
DRESINES PARA INSPECÇÃO DE VIA
E
TODO O MATERIAL FIXO E CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO, INCLUINDO
MATERIAL DECAUVILLE



POR CONTA DOS SEUS REPRESENTADOS:

- American Locomotive Company — New-York
- Fairmont Railway Motors Inc. — Fairmont (U. S. A.)
- Société Commerciale de Sidérurgie S. A. — Bruxelas
- Ateliers de Construction de Familleureux — Familleureux (Bélgica)
- Steel, Peech & Tozer — Sheffield

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
Telefone 1551



Não errie os seus, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da cruz para o encosto dos seus trabalhos "Ea" de uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRAFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA
BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Trav. de Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21108 - 21227

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1499



1—JUNHO—1950



ANO LXIII

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

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.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
COLABORADOR ARTÍSTICO:
STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Caminhos de Ferro, por <i>CARLOS BIVAR</i>	143
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	145
Associação Internacional de Caminhos de Ferro	146
Imprensa.	146
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	147
Pelo mundo fora...., por <i>JORGE RAMOS</i>	148
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	149
Há 50 anos	151
Publicações recebidas.	152
Parte Oficial.	153
Recortes sem comentários	154

Caminhos de Ferro

P o r C A R L O S B I V A R

DA nossa descrição através de quarenta e tantos artigos mencionantes da quilometragem ferroviária da Europa, Africa, Asia e Oceania, devemos concluir que a crise atribuída aos caminhos de ferro, em vários países, por alguns como crise de decadência do próprio sistema de comunicações e, por outros, por uma transformação reveladora do progresso que seria impossível não o atingir.

Maior velocidade das locomotoras, menor despesa com o consumo do combustível, tarifagem convidativa apresentada ao turista e ao homem de negócios em bilhetes de validade mínima ou de simples quilometragem.

Pròpriamente, a crise provém do aparecimento e exploração da camionagem que, com os seus preços baixos e paragens dentro das próprias localidades, absorveu grande parte da receita da exploração ferroviária.

O material, a conservação da via e o funcionamento do sistema ferroviário não pode ser posto em paralelo com o que sucede com o da exploração de outros sistemas cujos veículos circulam por vias construídas e conservadas pelo Estado, o que só a carência de passageiros justificaria um prejuízo sério na exploração, cuja facilidade de deixar de a manter é meio caminho para obstar a prejuízos graves, o que não acontece com o caminho de ferro, cujos «rails» não podem andar a ser substituídos, assentes como foram, para uma exploração que pode considerar-se vitalícia.

Em todos os países existem partidários da aplicação do estatismo explorando os serviços por sua conta e adeptos da constituição de grandes companhias formadas

com grossos capitais para a execução do sistema que, em alguns países, distribui pelos accionistas, portadores de papel ordinário ou preferencial de 3 a 5 %. Actualmente, porém, parece que a nacionalização das linhas inglesas deu ensejo a graves quebras no seu rendimento usual.

Por outro lado, as companhias poderiam tomar à sua conta a exploração da camionagem, não diremos no todo, porque isso seria impossível, mas na parte que entendessem melhor servir os seus interesses, caso já ensaiado em alguns países.

Na Grã-Bretanha existia, e não sabemos se continua a existir, uma nomenclatura especial como: bilhetes inteiros ordinários, bilhetes de estação, bilhetes para operários, para pequenos volumes, para mercadorias, minerais, carvão, gado e diversos, a preços convidativos.

A estação londrina estende-se nominalmente desde o princípio de Maio até cerca do fim de Julho, funcionando as Câmaras e estando abertos os diversos museus e galerias de pintura. Cruza-se mais para diante a migração dos praistas e dos campistas residentes na capital com os visitantes dos Domínios e do Continente sendo, portanto, esta a estação mais conveniente para a venda de bilhetes de turismo, o qual, diga-se em abono da verdade, estava bem organizado antes da guerra e é natural que ainda actualmente o esteja.

Comboios de recreio durante a estação calma, para as feiras e romarias que se realizam durante uma parte do ano, a preços reduzidos, em conjunção com a camionagem, como sucede em algumas das grandes capitais.

Quere-nos parecer, porém, que a maior

parte destas disposições já foi ensaiada entre nós, ignorando-se se com êxito ou com insucesso.

Por vezes, a crítica contra o estado do material circulante de algumas das nossas linhas prova de mais, visto que ele não é inferior ao que noutros países está em circulação, exceptuando, é claro, as composições luxuosas para grandes percursos. Há que não confundir a invasão das diferentes classes da composição organizada para uso dos passageiros, por falta de carruagens ou de comboios, com viajar em mau material, pois só uma percentagem reduzida de passageiros saberá o que isso significa, devendo ter-se em consideração o aumento ininterrupto de parte da população cujo nível de vida já lhe permite fazer-se transportar e a grande massa de profissionais do comércio e da indústria que reside nos arredores das cidades e a elas afluem durante toda a semana.

Um outro facto verificámos também ao tratar da quilometragem dos caminhos de ferro, a que acima nos referimos.

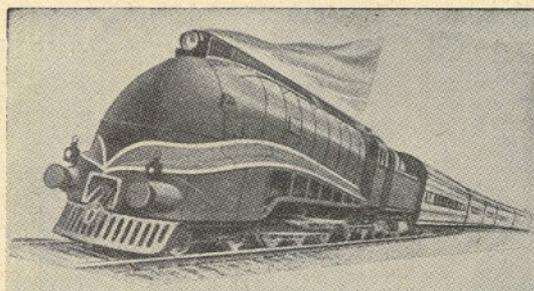
Vários deles pertencem aos Estados que os explora por sua conta. Isso, porém, não constitui maioria, assim como a electrifi-

cação pouco atinge os 415.000 quilómetros de carris assentes em território europeu, os 75.000 da Africa, os 166.000 assentes em território asiático e os 50.000 em território oceânico, embora esse sistema de tracção seja adoptado em diversas linhas de maior movimento, cujas receitas permitem a despesa com a sua transformação, de resultados mais cómodos, mais higiênicos para os passageiros, e também parece que mais garantidores dos horários.

Na Itália, país de turismo por excelência, havia, em 1947, 15.764 quilómetros de caminhos de ferro, dos quais 4.692 funcionando por tracção eléctrica.

Na Grã-Bretanha, as carruagens das 350 milhas de tracção eléctrica são do melhor sistema até hoje em uso e providas de ventiladores de grande eficiência.

Na devida oportunidade, quando tratarmos dos Caminhos de Ferro europeus, referimo-nos aos da Grã-Bretanha e bem assim aos dos outros países notando a quilometragem da tracção eléctrica estabelecida nas suas linhas e também à quilometragem dos grandes túneis, pelo que nos dispensamos de fazer mais referências a este sistema de comunicações.



Notas da Quinzena

P o r R E B E L O D E B E T T E N C O U R T

Aubrey Bell

EM Vitória (Colúmbia Britânica), onde vivia últimamente, acaba de falecer um grande amigo de Portugal. Referimo-nos a Aubrey Bell, escritor que se interessou pela vida peninsular e particularmente pela literatura portuguesa. Formado, em Oxford, em literatura clássica e humanidades, o conhecimento e o estudo da cultura ibérica apaixonaram-no. Sobre a Espanha publicou «The Magic of Spain» e «Spanish Galicia», e acerca de Portugal escreveu obras de invulgar valor como, por exemplo, «Four plays of Gil Vicente», (quatro autos de Gil Vicente) e a sua obra fundamental «Literatura Portuguesa». O seu espírito crítico e a sua cultura estão patentes em centenas de páginas e em artigos que enviava, regularmente, para o suplemento literário do «Times». Não há dúvida de que a sua acção, como escritor lusófilo, foi benéfica. Falando de nós com simpatia e com lealdade, ensinou-nos a reparar para as nossas qualidades.

Aubrey Bell, como Edgard Prestage, pertence à nossa literatura, ocupando, na crítica, um dos mais altos lugares.

Exposições de pintura

N O momento em que traçamos estas linhas, estão patentes na Sociedade Nacional de Belas Artes duas exposições de pintura, uma, individual, de D. Maria Eduarda Lapa, e outra constituída por quadros de vários artistas que fazem parte do Círculo Mário Augusto.

Eduarda Lapa, que se especializou como pintora de flores é também uma admirável paisagista, tendo-nos dado, nesta exposição, a medida justa do seu talento e da sua técnica, com a interpretação de alguns tipos populares. Pode-se dizer que Eduarda Lapa, nome ilustre na pintura contemporânea, atingiu a plena posse da sua arte em todos os géneros de pintura.

Os pintores que constituem o Círculo Mário Augusto marcam um esforço louvável, e entre eles figuram, ao lado de alguns consagrados, os nomes mais esperançosos da nova geração.

O público português vai pouco a pouco, com as visitas às exposições de pintura, fazendo a sua educação artística, interessando-se por tudo que diz respeito à arte. É certo que ainda não adquiriu o hábito de com-

prar quadros, de levar para casa uma obra de arte que, sendo boa, nunca perde o seu valor, mas, em compensação, frequenta com mais assiduidade e em maior número as exposições, gostando de discutir o mérito deste ou daquele artista.

O nível mental de Lisboa vai-se elevando a pouco e pouco e bem hajam os artistas que, desinteressadamente, muitas vezes com sacrifício material, espalham beleza às mãos cheias para a proporcionar, principescamente, a quantos visitam os salões de pintura.

Amizade luso-brasileira

D EIXOU de ser um sonho para se tornar numa esplêndida realidade a amizade luso-brasileira.

Amizade que significa compreensão, lealdade e espírito de justiça. Se é com o Brasil que Portugal se prolonga e rejuvenesce para além do Atlântico e em terras sul-americanas, por sua vez o Brasil mergulha, através de Portugal, raízes profundas na Europa.

Em 3 de Maio Portugal pagou uma dívida de gratidão ao Brasil, inaugurando, na Praça João do Rio, um monumento ao saudoso escritor e jornalista carioca a quem se deve, com a colaboração de João de Barros, na revista «Atlântida», o primeiro, o mais decisivo passo para a aproximação luso-brasileira.

João do Rio, pseudónimo de Paulo Barreto, amou Lisboa, e nesta capital fez representar, no velho Ginásio, uma das suas peças — «A bela Madame Vargas», que o público aplaudiu com entusiasmo e carinho. Por iniciativa da «Atlântida», Lisboa recebeu, apoteoticamente, o grande poeta Olavo Bilac, glória do Brasil e glória de Portugal.

Estava ainda vivo Guerra Junqueiro — um dos maiores poetas latinos de que nos podemos orgulhar. No abraço que os dois poetas trocaram — duas pátrias gloriosas se abraçaram.

Coube agora a vez de Gustavo Barroso, presidente da Academia Brasileira de Letras, ser recebido solenemente na Academia das Ciências de Lisboa e de ter sido condecorado, pelo sr. Ministro da Educação, com a Grã-cruz de Sant'Iago.

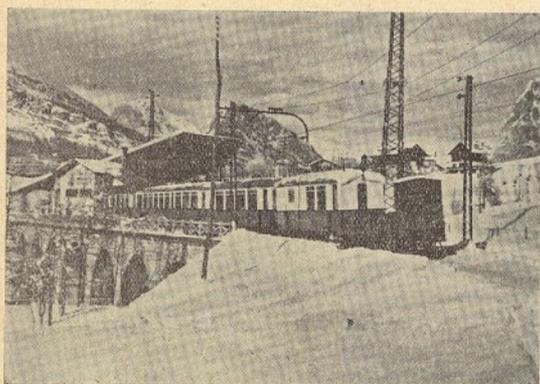
O Dr. Gustavo Barroso é um exemplo vivo e admirável de que o brasileiro culto e compreensivo se confere duas pátrias, ambas voltadas para o Atlântico, ambas falando a mesma língua maravilhosa e imortal.

Associação Internacional de Caminhos de Ferro

O próximo Congresso, realiza-se,
este ano, em Roma

A Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, reuniu-se, em 25 de Março, em Bruxelas, onde tem a sua sede.

No decurso desta reunião anual, os membros da Comissão estudaram as diversas medidas tomadas e que se hão de adoptar com vista ao Congresso que se há-de realizar nos princípios do próximo



ITÁLIA — Caminho de Ferro para a estação de Montanha de Cortina de Ampezzo

ximo outono, tendo-se abordado também vários temas de carácter técnico, como, por exemplo, construção de obras e fábricas, emprego de formigão armado, junta de carris, melhoria de material, etc.

O sr. Segero, ministro das Comunicações apresentou as boas vindas em nome do Governo, aos membros estrangeiros e exaltou os trabalhos do Congresso. A certa altura do seu discurso, declarou:

— «Pode afirmar-se que a actividade mantida, constantemente, pela vossa Associação, prestou uma grande contribuição ao desenvolvimento do técnico ferroviário e que as directrizes formuladas no decorrer dos vossos congressos auxiliaram e guiaram, amiudadamente, a evolução da ciência ferroviária.»

Estamos, pois, nas vésperas de um grande acontecimento internacional, em que o nosso país se fará representar brilhantemente por alguns dos nossos mais ilustres ferroviários.

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Mais um número especial de *Vida Ribatejana*, que Fausto Nunes Dias, seu proprietário e director, apresenta com o interesse dos anteriores. Colaboração brilhante de Francisco Cãncio, Adolfo Faria de Castro, Faustino dos Reis Sousa, Maria das Neves da Silveira, etc. e dezenas de gravuras sugestivas.

Escusado será dizer que este número é dedicado às festas e feiras — exposições que, de 20 de Maio a 24 de Junho, se realizam em terras ribatejanas.

«REPÚBLICA»

Com a sua edição de 20 de Maio, entrou em novo ano de publicação o diário da tarde *República*, que, para comemorar o facto, apresentou uma edição extraordinária.

Os nossos cumprimentos.

«VIDA MUNDIAL»

Entrou no 12.º ano de existência o semanário *Vida Mundial*, fundado e dirigido pelo distinto jornalista, sr. José Cândido Godinho, e de que é actualmente proprietária a Sociedade Nacional de Tipografia.

Os nossos cumprimentos de felicitações.

SOCIEDADE "ESTORIL"

TRANSPORTE RÁPIDO DE VOLUMES
DE PESO NÃO SUPERIOR A 2 KG

ENTRE AS ESTAÇÕES DESTE
CAMINHO DE FERRO PODE FA-
ZER-SE A EXPEDIÇÃO IMEDIATA
DE PEQUENOS VOLUMES SEM
EXIGÊNCIA DE FORMALIDADES
QUE OCASIONEM DEMORA

INFORME-SE NAS ESTAÇÕES
OU PELOS TELEFONES 31121/22/23

TARIFA ESPECIAL



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Considerável aumento de duração das lanças de agulhas tratadas termicamente

Por lhe acharmos especial interesse para os Serviços de Via da nossa exploração ferroviária, atendendo a futuras requisições de material, extraímos da «Railway Engineering and Maintenance» o seguinte artigo, escrito por Horace C. Knerr, presidente da Metlab Company de Filadélfia, e que o nosso redactor V. Caldas Nogueira traduziu:

As vantagens dum tratamento térmico apropriado a aplicar-se nas lanças das agulhas de aço Martin ordinário têm sido demonstradas efectivamente no curso duma série de ensaios executados nas condições de serviço mais desfavoráveis e numa gare de formação, com tráfego intenso, dum importante caminho de ferro do Este.

Estes ensaios, estendendo-se por quase um ano, mostraram que o tratamento térmico aumentou a duração útil das lanças das agulhas de 200 a 800%, e, como consequência, proporcionou economias de mão de obra e de materiais, graças à eliminação das substituições frequentes necessárias com as lanças das agulhas ordinárias.

Para estes ensaios, escolheu-se um local, onde tivessem sido verificados com as agulhas ordinárias não só forte desgaste, mas também elevadas despesas de conservação. O tráfego naquele lugar é intenso — aproximadamente 2.500 circulações por dia — mas as velocidades são moderadas. Lanças de agulhas idênticas às ordinárias, mas tratadas termicamente, foram instaladas naqueles pontos, com o fim de serem determinadas as suas características, comparadas à das lanças não tratadas, sob condições de tráfego análogas.

A primeira instalação de ensaio foi estabelecida num local, onde as condições eram tão desfavoráveis, que as lanças das agulhas ordinárias ficavam já desgastadas ao fim de uma a seis semanas.

As lanças tratadas termicamente deram àquele mesmo ponto um serviço satisfatório durante 45 semanas, ou seja um aumento de duração de pelo menos 750%. Seis outras lanças tratadas termicamente não mostraram sinais de desgaste considerável depois dos períodos de serviço de 8 a 12 meses, ao mesmo tempo que lanças não tratadas eram fora de uso ao fim de um a seis meses. No momento da última inspecção, estas últimas lan-

ças de agulhas tratadas termicamente, tendo já aprovado um acréscimo de duração de 200 a 800%, estavam todas em excelente estado e capazes de fornecer ainda um período indeterminado de serviço útil.

O exame mostrou igualmente que o tratamento térmico, que tinha sobretudo por fim melhorar a resistência ao desgaste da parte alongada e adelgada da lança da agulha, evitava também o desgaste da cabeça do carril, em talão da agulha. Isto foi observado em muitos sítios, onde os carris vizinhos estavam com muito desgaste, ao passo que os que servem de contra-lança não experimentavam sinais de desgaste.

TRATAMENTO TÉRMICO

O tratamento térmico dos metais é um processo científico altamente desenvolvido que tem feito grandes progressos nos últimos anos. Quando o metal é correctamente tratado termicamente, a sua estrutura interna é materialmente modificada, homogeneizada e melhorada e apresenta uma combinação de tenacidade, de segurança e de resistência ou desgaste superior às qualidades do metal não tratado. Com o fim de se obterem melhores características, o tratamento térmico implica um aquecimento e um arrefecimento controlados, através da temperatura crítica do aço, com um processo bem estudado, seguidos de operações de rendimento adequadas para tornar o metal tenaz e para lhe dar ductilidade e resistência ao choque e eliminar tensões interiores. A deformação deve ser reduzida ao mínimo e as operações a frio devem ser evitadas, para que não apareçam as referidas tensões interiores, que poderiam ocasionar o fenómeno da torção. O aço tratado termicamente e duma maneira correcta não é frágil e possui uma maior resistência à fractura e ao desgaste, seja qual for a sua origem, que o aço não tratado.

Nos ensaios a que se aludiu, as lanças das agulhas eram, na origem, um aço Martin com a seguinte composição química: carbono, 0,80; manganésio, 0,70; fósforo, 0,010; enxofre, 0,030; silício, 0,20. A sua dureza Brinell, antes do tratamento térmico, era cerca de 240 a 280; depois do tratamento, esta dureza era de 350 a 375.

O tratamento térmico foi aplicado sobre as lanças completas, depois de fabricadas, segundo um processo posto em prática pela Companhia Metlab, de Filadélfia, e as agulhas eram construídas pela «Frog Switch and Manufacturing Company», em Carlisle.

Pelo mundo fora . . .

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

Os caminhos de ferro na poesia portuguesa, seria tema inexgotável para um ensaio. A par dos simbolistas como Nobre e Cesário, teríamos de citar Camilo Pessanha, Nunes Claro, Augusto Gil e António Feijó. A título de curiosidade observamos que entre os poetas, onde este motivo é frequente, se destacam Fernandes Costa e Hamilton de Araujo. Como obras primas, lembraremos *Adeus* de António Fogaça, o soneto *O Monstro* de Gomes Leal, *A Partida* de Guedes Teixeira, e o conhecido soneto de João Lúcio *A' janela*. João de Deus numa sátira política, incluída no livro *Campo das Flores*, tem esta sextilha notável pelo vigor e pelo ritmo:

Ha setenta anos simplesmente
Que este sistema nos governa e vêde:
Comércio, indústria, tudo florescente!
Os caminhos de ferro é uma rede...
E quanto a instrução toda esta gente...
Faz riscos de carvão numa parede...

Dos modernistas há a mencionar bastantes poetas, principalmente os que enfileiraram no movimento inconformista da «Contemporânea» e da «Presença»: Mário Saa e Fernando Pessoa:

A Ilusão, efêmero pirilampo
Como a noite dum túnel pouco dura.
.....
Comboio de sonho percorrendo auroras
rampampam, fugitivo na paisagem...

ou Mário de Saa Carneiro, que fecha desta forma um dos seus poemas em verso branco:

E o penacho de fumo da locomotiva
Drepende a madeixa dos cabelos cinzentos...

Um poeta ferroviário

Pierre Frobert, maquinista do caminho de ferro de Orleans é autor dum livro de versos publicado há trinta anos em França: *Les Deux Follets*. Na poesia *Le Choc* descreve em cores vivas um choque de comboios, acompanhado de todo o seu cortejo de horrores.

* * *

O **comboio** como expressão trágica tem sido aproveitado mais pelos romancistas que pelos poetas (exemplo: P. L. M. de Montepin, *Ana Karenine* de Tolstoi, os contos *O Filho* (do País das Uvas de Fialho) e *A Música* (do Rua de Miguel Torga). Mas é inumerável a sua representação na literatura humorística, de que talvez a mais alta expressão seja *Considerações sobre uma locomotiva* de Mark Twain. O notável escritor Fernandez Florez tem muitas páginas duma comicidade irresistível, cuja acção se desenvolve através do caminho de ferro.

Curiosidades

A ponte da linha Ostende-Bruxelas foi inaugurada em 1838. Era naquele tempo uma simples ponte giratória. Al-

gumas semanas depois da inauguração, o comboio, vindo de Ostende, caiu ao rio. O guarda da ponte bebia a sua cerveja na *Cercela*, uma casa de pasto campestre, e esquecera-se por completo de voltar a ponte!

— Uma das grandes rectas ferroviárias é a que atravessa os 367 quilómetros do «inferno verde» do Amazonas chamam-lhe a «estrada dos mortos». Foi construída para transportar a borracha.

(Do *Journal de Lyon*)

Um romance muito maior que todos os comboios de mercadorias...

O mais longo romance «em série» até hoje escrito, é «Os Dramas do Caminho de Ferro», da autoria de George Tansley, que vem sendo publicado em folhetins diários em vários jornais americanos há trinta e oito anos. O romance que não dá sinais de estar próximo do fim, apresenta vinte e três personagens permanentes e conta as aventuras dum descendente dos Stephenson. Até agora contém cerca de onze milhões de palavras, quantidade correspondente a 129 romances volumosos.

Actualidades

O comboio em que Churchill viajava para Leeds, em propaganda eleitoral, chegou dois minutos adiantado. Os ferroviários, trabalhistas, quiseram mostrar assim como os caminhos de ferro nacionalizados funcionavam esplendidamente.

(Do diário *La Pátria* — Lima)

— A Associação dos Agentes de Publicidade dos Estados Unidos no último número do seu boletim diz que naquele país foram gastos durante 1949 cerca de 400 milhões de dolares em publicidade, dos quais oitenta em propaganda de material ferroviário.

— Os condutores de automóveis da Holanda vão, dentro de poucos meses, ter telefone nos seus carros, podendo deles falar para outro qualquer veículo ou para suas casas. Os caminhos de ferro holandeses vão aplicar também em cada carruagem de passageiros idênticos aparelhos.

— Segundo informa o número de Abril da revista sueca de caminhos de ferro *S. J-nytt*, os caminhos de ferro do Alasca têm ultimamente transitado em temperaturas de 60 graus F. abaixo de zero.

Riso ferroviário

O chefe da estação comunicou ao Inspector: — Chegou-nos outro processo movido por um fazendeiro contra a Companhia. — Porquê? Algum animal morto pelo comboio? — Não. O homem alega que o comboio passa tão devagar pelas suas terras, que os passageiros debruçam-se nas janelas e ordenham as vacas que estão pastando.

(*La Risa* — Barcelona)

Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

JUNHO

1

1889 — Projecta-se a construção de uma linha férrea que, partindo de Recareira na linha do Douro, vá terminar em Mangualde.

2

1902 — Com o capital de 1.800.000 pesetas constituiu-se, em Madrid, uma Companhia para a construção da linha férrea de Leão a Matallana e minhas de Alto-Forio.

3

1888 — Abre-se à exploração o troço da linha férrea de Casevel a Amoreiras.

4

1900 — O Ministro do fomento espanhol autoriza a construção de uma linha férrea de Trubia a San Sebastian de Pravia, nas Astúrias.

5

1893 — Em Berna e sob a Presidência de Zemp, realiza-se uma conferência para estudar o meio de ampliar a competência da jurisdição internacional em matéria de caminhos de ferro, estando representadas quase todas as companhias europeias, com excepção da Inglaterra, Espanha, Turquia, Grécia e Estados Balcânicos.

6

1880 — É aberto à exploração o ramal ferroviário de Cáceres, entre Torre das Vargens e Valência de Alcântara.

7

1904 — Estuda-se um projecto de túnel sob o rio Ebba, em Hamburgo, com o tipo de Clyde-Lascow para ligar a linha férrea de Saint Pauli a Steinward.

8

1889 — Inaugura-se o troço ferroviário de Amieira a Alfarelos.

9

1904 — Ao Governo espanhol é apresentado um projecto de vias férreas da Ilha de Fernando Pó, onde não existia nenhuma linha desta natureza.

10

1902 — Anuncia-se a conclusão dos estudos do caminho de ferro do Porto Alexandre ao Humbe.

11

1890 — A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publica um número comemorativo da inauguração da estação central do Rossio e Linha urbana de Lisboa, sendo a capa ilustrada com uma fotografia de Carlos Lamarão.

12

1902 — Começam os trabalhos de explanação e conclusão do túnel de Baza a Guadix (Espanha).

13

1904 — Fundem-se as companhias ferroviárias argentinas de «Bahia Blanca» e «Noroeste J. F. C. al Pacifico».

14

1904 — Os caminhos de ferro do estado francês põem ao serviço nas suas linhas as primeiras carruagens automotoras a vapor com 36 lugares para passageiros e uma bagageira atrelada.

15

1893 — Chega a Lisboa a notícia de que a Companhia concessionária da linha da Beira projecta estendê-la de Pungue até Fontesvilla.

16

1901 — Fazem-se experiências de iluminação por electricidade em parte do túnel do Rossio.

17

1904 — Mr. Perouse, director dos caminhos de ferro no ministério das obras públicas francesas, assina em Roma o acordo franco-italiano relativo à construção da linha Nice-Coni por Saspel e Breil.

18

1903 — A imprensa espanhola verbérra ásperamente o desleixo dos caminhos de ferro espanhóis, a propósito da catástrofe da ponte de Montalbo na linha férrea de Bilbao a Zaragoza, sobre o rio Najerilla e perto da estação de Cenicero em que um comboio se despenhou por completo e occasionou mais de uma centena de mortos e feridos.

19

1902 — Aos officiaes do exército portuguez na situação de reforma é concedido um cartão de identidade pelo qual podem viajar nos caminhos de ferro com o desconto de 50 %.

20

1895 — A direcção dos Caminhos de Ferro Franceses estuda a maneira de substituir a madeira pelo aluminium nas carruagens de passageiros.

21

1891 — Em Long-Swilly (Inglaterra) dá-se um choque de comboios, de que resulta 2 mortos e 30 feridos.

22

1911 — A «Companhia British Central Africa», apresenta o projecto de caminho de ferro a construir e a explorar entre a fronteira da Niassalândia e o Zambeze.

23

1891 — Em Chattam (Inglaterra) dá-se um tremendo choque de comboios de que resultam 23 feridos.

24

1902 — Para assistir às touradas de Badajoz saiem de Lisboa vários comboios especiais cujas passagens são de 4060 réis e 2040 réis respectivamente para 1.ª e 2.ª classe e bilhetes de ida e volta.

25

1900 — Continuam activamente as obras da construção da linha de caminho de ferro de Mérida a Granada.

26

1895 — O Príncipe de Gales preside, em Londres, à sessão inaugural da 5.ª sessão do Congresso de caminhos de ferro.

27

1900 — E' aberta à exploração a linha de caminho de ferro de Courcelles a Champs de Marrs (França).

28

1903 — A «Burgal and North Western Railway C.» é autorizada a construir a linha férrea de Oska Bazar a Tulsipur (Índia Inglesa).

29

1858 — Abre à exploração pública o troço de caminho de ferro entre a Ponte de Santana e Ponte de Asseca (Leste).

30

1895 — D. Francisco Prats Cosnell parte de Lérida para Paris com o intuito de organizar uma Companhia para construir e explorar o caminho de ferro de Noguera-Pallaresa.



Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Junho de 1900

Vias Ferreas Ultramarinas no Parlamento

Entrou em discussão no dia 18 o projecto de lei n.º 43 relativo á exploração e construção de caminhos de ferro nas provincias ultramarinas, por conta do governo.

Abriu os debates o conselheiro João Franco, o brilhante parlamentar e estadista immaculado. Alheando-se completamente do ponto de vista mesquinho do partidarismo intransigente, recorda os graves erros administrativos que tem committido as situações politicas anteriores d'uma ou d'outra parcialidade no que toca ás construções ferro-viarias nas colonias.

A lição dos factos podia invocar-se para mostrar a pes-sima administração em materia de caminhos de ferro tanto nos construidos pelo estado como nos feitos por empresas particulares.

Sympathisa com a doutrina de se preservar que os caminhos de ferro nas condições do artigo 1.º sejam realmente construidos e explorados pelo Estado.

Occupando-se do conjunto do projecto, nota que elle pretende legislar não só para os caminhos de ferro a construir, mas até para habilitar o governo a remir concessões que haja feito. Será na remissão do caminho de ferro de Ambaca que se pensa? mas esse ainda não chega á fronteira. Será de outros, apenas traçados nas cartas geographicas? Parece-lhe prematuro. Para ser o da Beira, não lhe parece conveniente.

Por isto propõe que se supprima o artigo 4.º do projecto, artigo que não tem applicação pratica proxima.

Tambem lhe parece inutil o artigo 6.º que auctorisa o governo a negociar contractos, como se o executivo precisasse de tal auctorisação.

Na sua opinião, o artigo 7.º era o mais importante de todos. Todavia, a construção do caminho de ferro da Bahia dos Tigres não representa nem um meio de fomento e de desenvolvimento da provincia de Angola, nem é uma obra de urgente necessidade, nem deve traduzir-se em vantagens consideraveis para o commercio e industria portuguezas. E, apesar d'isto tudo, vae custar centenas de contos que carregarão no theouro com a respectiva annuidade!

Que razão occulta teria o sr. ministro para esta proposta? Talvez razão de caracter internacional, porque a Alemanha tem uma colonia sem porto de mar, entestando pelo sul com a nossa colonia.

Não se demora no assumpto para que não possa dizer-se que aproveita conhecimentos que porventura tivesse adquirido no tempo em que esteve no poder.

Limita-se a declarar que, se a construção se fundamenta em conveniencias economicas ou financeiras, não merece approvação; se ha outros motivos, razões de caracter internacional, elle orador abdica da sua maneira de pensar em favor do modo de pensar do governo, deixando-lhe inteira responsabilidade.

Limita-se a pedir que a linha a construir seja o mais curta possivel.

E ao mesmo tempo lembra a conveniencia de aproveitar a natural disposição de benevolencia por parte de quem recebe em favor, para se ratificar a delimitação das fronteiras da nossa colonia com as da colonia allemã.

Pergunta tambem qual o pensamento do governo quanto

á emissão das obrigações de 90.000 réis. São emitidas no paiz ou no estrangeiro?

Respondeu o sr. ministro da marinha affirmando que é de opinião deverem os caminhos de ferro de penetração estar sempre sob a administração do estado, declarando que convem empregar todos os meios para se entrar rapidamente na posse de algumas linhas africanas e que não tem duvida em aceitar a limitação da extensão da linha.

Seguiu-se o sr. conselheiro João Arroyo que não pôde concordar com o principio estabelecido de que a construção dos caminhos de ferro colonias pertença ao estado. Acharia aceitavel que se sustentasse que a exploração lhe pertencesse, mas não a construção.

Entende que num paiz que vive do deficit e que tem colonias que vivem no regimen da metropole, querer fazer um caminho de ferro d'estes é abusar demasiado das forças do thesouro.

No artigo 5.º diz-se que poderão ser emitidas obrigações de 90\$000 cujos encargos de juro e amortisação não excedam 8%. A que capital se refere? qual o prazo? qual o juro? E' incomprehensivel que se leve ao parlamento um projecto assim.

Extraordinaria é tambem a confrontação do artigo 5.º com o 6.º. Naquelle propõe-se tudo o que ha de mais *estrombotico*, mas neste diz-se que, em todo o caso, nada se fará sem approvação do parlamento.

O caminho de ferro a construir não é de aproveitamento regional, a não ser que se exerça a industria da areia em que assenta; não é de penetração, não é uma linha de fronteira. Vae desviar para uma linha allemã o trafego que de via vir a uma linha portugueza. Vae ser um ninho de contrabando allemão.

Nota por fim que este projecto não tenha uma só vantagem que nos dê uma sombra de compensação.

De facto parece uma imposição como as que se fazem a um vencido.

O sr. Rodrigues Nogueira, que faz a sua estreia parlamentar, apresentou algumas razões justificativas do projecto e disse que o contrabando allemão pelo sul se evitaria por qualquer medida do governo, sendo a mais efficaz a construção da linha de Benguela.

O sr. Mascarenhas Gaivão acha inoportuno o projecto e em demasia generico, ampliando a todas as colonias a sua doutrina. Parece-lhe o projecto um programma.

O sr. Perdigão responde a varios pontos que não tem nada com o projecto e acrescenta que basta o facto de ficar bem afirmada a posse da Bahia dos Tigres com a construção do caminho de ferro, para que se reconheça não ser inutil a construção. Tambem diz que o estado é mau explorador de caminhos de ferro tanto na metropole com nas colonias, mas reconhece que pôde haver outros interesses que aconselhem o sistema.

O sr. José de Azevedo faz largas considerações acerca da administração colonial e da organização da secretaria de marinha no seu tom caustico e original, e entrando na critica do projecto, diz:

O que devia era legislar-se no sentido de serem os caminhos de ferro construidos com capitães portuguezes; dizer-se porém que elles tenham de ser feitos pelo estado, chega a ser crueldade.

Julga que o sr. ministro dos estrangeiros devia dar explicações categoricas sobre as negociações e estranha a coragem do sr. ministro da marinha.

O sr. Ministro da Marinha afina a corda patriótica e declama que não houve tal pressão estrangeira porque Portugal não a acceptaria, que não assentirá nunca em ceder uma particula do nosso dominio, mas vae dizendo que sente querer falar e não poder.

Responde ao sr. Arroyo dizendo que accepta uma modificação para definir o juro do capital empregado na cons-

truição e responde a um aparte do sr. conselheiro Marianno de Carvalho acerca da ligação do caminho de ferro a construir com a grande linha transafricana (de que aqui temos falado) do Cabo ao Cairo, declarando que não tem infermidades officias a tal respeito.

Voltou a falar o sr. João Franco que aconselhou o governo a dar desenvolvimento ao caminho de ferro de Benguella enquanto se não faz o da Bahia dos Tigres que tão grande concorrência deve trazer ao primeiro.

As emendas voltaram á commissão.

Foram approvados o artigo 1.º e depois simultaneamente o 2.º e restantes com o additamento do artigo 2.º sobre o abastecimento das aguas.

Teve o primeiro sacramento este projecto que a nós se afigura uma joia falsa que arremeda diamantes, sendo feita de silica pura como a areia, engastada em bom ouro.

O sr. ministro, para disfarçar o pouco valor da joia, arranjou-lhe um engaste. Arranjou uma cousa generica para englobar um caso particular, que nos custará muito bom dinheiro, e, para melhor garantirmos a nossa propriedade, abrimos as portas ao vizinho; para podermos dizer que é nosso aquelle canto, riscámo-lo com carris de aço comprados aos allemães com dinheiro allemão, cujos juro sahemos dos nossos minguidos cofres.

Somos tão gentis, que até nos sacrificamos em construir uma linha concorrente á de Benguella, que Deus permita se faça depressa.

Se tivermos de sustentar assim a nossa soberania á força de caminhos de ferro como estes, somos cavalheirosamente generosos, mas arruinamo-nos completamente.

E tamanha é a nossa infelicidade, que não nos illudimos nem illudimos ninguem, por mais que douremos a pilula e por mais phantasia que seja o engaste da joia falsa que, bem presa o mal segura, continue cravada na corôa da soberania portugueza, a refulgir nas scintillações indecisas d'um accaso triste, porque se recorda os fulgidos clarões de uma historia que foi grande, mas ephemera, antes das grandezas dos barbaros do Norte.

O. S.

Linhas Portuguezas

Benguella ao Bihé— Dizem alguns collegas que foram já dadas algumas empreitadas da linha ferrea entre a praia do Lobito e Caconda, sem que para isso se procedesse á devida arrematação.

Não agrada o principio, que ameaça o custo da linha ficar tão caro como a de Salamanca.

Os principais empreiteiros são os srs. Bacellar, da firma Bensaude Bacellar & Freitas, Alvaro de Castro e Pedro Fieirôa Gonçalves.

Este ultimo já se encontra em Benguella a tratar de assumptos que dizem respeito á linha ferrea.

Ilha de S. Miguel— A junta geral de Ponta Delgada enviou ao governo o projecto para a construcção e exploração do caminho de ferro n'esta ilha, sem subsidio nem garantia de juro.

Associação dos empregados dos caminhos de ferro portuguezes— Os corpos gerentes d'esta associação foram ha dias, em conformidade com a resolução tomada na ultima assembléa geral, entregar diplomas de socios honorarios aos srs. Ministro das Obras Publicas, director da fiscalisação do governo, directores e sub-directores da companhia real e sul e sueste e chefe e sub-chefe da exploração d'aquella companhia.

Publicações recebidas

Anuário de los Ferrocarriles y sus Transportes Complementários. Anos de 1948-1949.

Acaba de ser posto à venda, no país vizinho, em edição do Instituto del Transporte e direcção de Alfonso Imedio Diaz, subchefe de Divisão e Chefe do serviço de Tráfego de Passageiros da Renfe, o «Anuário de los Ferrocarriles y de sus Transportes Complementários».

Para se ter uma ideia do interesse desta publicação diremos que ela se compõe das seguintes secções: Organismos officiaes relacionados com o transporte terrestre e Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, caminhos de ferro explorados directamente pelo Estado, caminhos de ferro de bitola inferior ao normal pertencente a Empresas particulares, caminhos de ferro estrangeiros, Companhia de Carruagens-camas e organismos internacionais de transporte, Metropolitanos e Transvias (eléctricos) entidades relacionadas com o transporte terrestre, estatísticas, commerciaes, financeiras, de pessoal e de outros aspectos de todas as explorações ferroviárias, transportes complementares dos caminhos de ferro e, finalmente, uma extensa bibliografia nacional e estrangeira.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não foi esquecida nesta publicação, com uma referência, na página 452.

Ao Instituto Politécnico de Ferrocarriles agradecemos a oferta de um exemplar desta valiosa publicação.

Anuário de Pesos e Medidas, ano de 1947

Estes «Anuários» cujo aparecimento temos vindo registando regularmente, oferecem-nos sempre leitura interessante, pois contem subsidios valiosos para a história dos Pesos e Medidas em Portugal.

O presente «Anuário», ou seja o n.º 8 da série, respeitante a 1947, abre com um trabalho sobre «A lei de 26 de Janeiro de 1575», promulgada, em Almeirim, por D. Sebastião, estudo esse subscrito pelo eng. João Rodrigues da Costa Gomes, chefe da Repartição de Pesos e Medidas.

Contem ainda este Anuário referências circunscritas aos novos aparelhos de pesar e medir, de grande interesse tanto para industriaes como para commerciantes.

História da Tauromaquia

Está em distribuição o 3.º fascículo da excelente publicação «História da Tauromaquia» (Técnica e evolução artística do toureio, editada pela nova firma Realizações Artis, com sede em Lisboa, na Rua das Taipas, 12.

Trata-se, como já tivemos a oportunidade de afirmar nestas colunas, de uma publicação excepcional que honra não só os seus organizadores mas também as artes gráficas do nosso País e que se pode colocar no mesmo plano das melhores, do género, que têm aparecido na Espanha.

A todos os verdadeiros aficionados da «Festa Brava» recomendamos este trabalho valioso e de alto interesse para o estudo duma das mais belas e castigas tradições portuguezas e peninsulares.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 102, II série, de 4 de Maio, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que, por virtude do despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 20 do corrente, foram excluídos do inventário publicado no *Diário do Governo* n.º 78, 2.ª série, de 4 de Abril de 1933, por haverem sido aplicados na renovação das linhas principais da estação da Régua, a cargo do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, os seguintes carris sobresselentes, mencionados a p. 1559 do referido *Diário do Governo*:

LINHAS DO MINHO E DOURO

Material novo:

7 carris de 18^m,00/40;

6 carris de 17^m,88/40;

25 carris de 16^m,00/40;

com o peso total de 25:331^{kg},20, no valor total de £ 207-7-10.

O «Diário do Governo», n.º 91, II série, de 20 de Abril, 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 desta Direcção-Geral de 14 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1—Passageiros—Bilhetes para comboios tranvias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual a indicação de 2.ª classe constante das tabelas de preços da 12.ª, 13.ª e 14.ª zonas de tranvias é substituída pela de 1.ª classe.

O «Diário do Governo», n.º 92, II série, de 21 de Abril, 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, foi aprovado, por despacho de 15 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto, apresentado pela Sociedade Estoril, da tarifa especial n.º 8 — grande velocidade, referente a pequenos volumes com seguimento de urgência.

O «Diário do Governo», n.º 100, II série, de 1 de Maio, 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, foi aprovado, por

despacho de 25 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é ampliado por mais oito dias o prazo de armazenagem gratuita, estabelecido no artigo 7.º da tarifa de despesas acessórias, para as remessas expedidas no regime de vagão completo para a estação do Barreiro e destinadas a exportação.

O «Diário do Governo», n.º 101, II série, de 2 de Maio, 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, foi aprovado, por despacho de 25 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a alterar o aviso B. n.º 56, relativo ao tráfego internacional, na parte respeitante aos transportes de passageiros e bagagens entre Portugal e Espanha.

O «Diário do Governo», n.º 105, II série, de 8 de Maio 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, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, destinado a facilitar a devolução das taras utilizadas no acondicionamento das remessas de fruta.

O «Diário do Governo», n.º 106, II serie, de 9 de Maio, 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, foi aprovado, por despacho de 2 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a aumentar as facilidades concedidas pelo aviso ao público Te. n.º 13, de 20 de Janeiro último, relativo ao transporte de vinho de pasto.

O «Diário do Governo», n.º 101, II série, de 2 de Maio, 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, que seja declarada sobranter uma parcela de terreno, com a superfície de 210^m2,15, localizada entre os quilómetros 78,256.10 e 78,277.10 da linha férrea do Douro, junto à estação de Aregos, nos termos do § 2.º do artigo 2.º Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santa Cruz do Douro, concelho de Baião e distrito do Porto, e confronta ao norte e sul com Augusto Pinto Madureira, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Augusto José Cardoso da Silva.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

Recortes sem comentários

Sociedade de Geografia

No próximo sábado reúne-se a assembleia-geral da Sociedade de Geografia, em que serão eleitas as individualidades que vão gerir os destinos daquela instituição. Será proposta, por alguns associados, a recondução da actual direcção, tendo outro grupo elaborado uma lista, que propõe para presidente o sr. dr. Egas Moniz, em reconhecimento da honra que trouxe recentemente ao nosso País, e mantém cinco vogais nos termos estatutários, propondo ao escrutínio sete novos vogais, que são os srs. generais Ferreira Martins, Tristão de Bettencourt e Carvalho Viegas, professores dr. Barbosa de Magalhães e Hernâni Cidade e os comandantes Lopes Alves e Sarmento Rodrigues.

Informam-nos os srs. generais Tristão de Bettencourt e Carvalho Viegas e comandantes Lopes Alves e Sanches Rodrigues que não deram o seu assentimento à inclusão dos seus nomes em qualquer lista a apresentar nas próximas eleições de corpos gerentes para a Sociedade de Geografia.

Podem-nos a publicação do seguinte:

«A Direcção da Sociedade de Geografia, ontem reunida, tomou conhecimento de uma lista que lhe foi remetida pelo sr. coronel Pires Monteiro, destinada à eleição de nova Direcção da referida Sociedade, a qual é de manifesta opposição à actual, lista em que figuram individualidades que a tal respeito não deram a sua aquiescência, nem ao menos foram ouvidas».

(Dos jornais de 7, 8 e 9 de Março)

A fuga de um leopardo em Oklahoma

OKLAHOMA, 26 de Fevereiro — Um belo e ferocíssimo leopardo, apanhado na selva indiana há menos de dois meses, e que conseguiu fugir do Jardim Zoológico, ainda se encontra à solta, 24 horas depois da fuga.

O director do Jardim Zoológico disse que o leopardo comeu pela última vez no sábado de manhã. Pode passar três dias sem matar para comer.

Ontem à noite, o leopardo aterrorizou esta cidade, de

245.000 habitantes. As ruas ficaram desertas. Os pais foram avisados para guardarem os seus filhos em casa. Mas hoje houve uma atmosfera de Carnaval, porque milhares de pessoas saíram para ver a caçada. Grupos armados faziam parar os carros e seguiam para determinados pontos. — (R).

OKLAHOMA, 28 — O leopardo que fugiu do Parque Lincoln — Jardim Zoológico da cidade — no sábado último e que tem sido procurado insistentemente, com forças aéreas e terrestres, regressou hoje com a maior calma, à sua jaula. — (R).

OKLAHOMA, 1 de Março — O leopardo que durante alguns dias aterrorizou os habitantes dos arrabaldes da cidade, morreu na sua jaula, cerca de 15 horas depois de regressar ao cativeiro.

Supõe-se que terá sido em consequência de ter comido um pedaço de carne injectada de uma droga soporífera que foi colocada no gradeamento do Jardim Zoológico. — (R)

Notas falsas

O *Diário de Coimbra*, de 22 deste mês, trouxe-nos a desagradável notícia de ter sido preso na agência do Banco de Portugal, em Coimbra, quando pretendia efectuar troca de 29 notas de 1.000\$00 consideradas falsas, o ourives de Vila-Mar sr. Amadeu Matias Ramos, empregado do sr. Elias da Cruz.

Classificamos de desagradável a notícia não só porque ela nos revela a existência de moeda falsa, que representa sempre um prejuízo para a economia nacional, mas ainda porque, no caso presente, se encontra envolvido um filho deste concelho, que em Vilamar gosava de bom conceito, o que nos leva a supor que o incriminado caíra em algum lógro.

Os vigaristas são muitos e os imbecis ainda são em maior número. E muitos não lhes passa pela cabeça que podem pagar bem caro o preço da sua imbecilidade ou da sua ganância.

Este rapaz foi vigarizado, caiu na rede como um pato e levou a sua imbecilidade ou ingenuidade ao ponto de ir (ao que nos consta) empenhar o oiro do negócio, por 26 contos, para realizar a transacção que o levou à cadeia!

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

CEL

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

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIETATE DISTRIBUÍDORA, L.^{DA}
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

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

PELA

C E L
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Um senhorio pretende despejar o inquilino por música

MADRID — Um senhorio de Granada descobriu novo método de torturar o inquilino para o obrigar a mudar de casa. O inquilino é um Banco, situado no rés-do-chão do edifício em cujo primeiro andar vive o senhorio.

O proprietário contratou uma banda de música, com instrumentos de metal e um tambor e, durante as horas de expediente do Banco, a banda toca quasi continuamente fazendo um barulho ensurdecedor. Marchas de todas as espécies, incluindo a popular «Vaca Lechera», que uma vez foi tocada 30 vezes seguidas, fazem parte do repertório da banda, que toca durante horas e horas, de manhã e à tarde, até o banco encerrar.

Além disso, o proprietário tem um cão grande que ladra continuamente. O animal estranha a presença das visitas em casa e não gosta de música.

Algumas das janelas da casa do senhorio dão para a secção mais movimentada do Banco; essas janelas estão sempre abertas de par em par, de forma que o pessoal recebe em cheio todo o volume da música.

A banda foi contratada depois de o senhorio não ter conseguido o seu intento por meio de concertos vocais em que participaram alguns cantores conhecidos. Na opinião do senhorio eles não faziam barulho bastante e decidiu contratar uma banda de 10 figuras, de metais, que tocam, comem e bebem durante todo o tempo.

Este acto do senhorio seguiu-se a negociações infrutíferas que duraram meses para a compra do prédio por parte do Banco. Não se chegou a entendimento sobre o preço. O senhorio intimou então o Banco a despejar-lhe a casa, mas o Banco recusou e, por isso, o proprietário decidiu tornar a vida dos empregados impossível.

Há poucos dias, de manhã, muitos clientes juntaram-se ao pessoal do Banco num protesto contra o senhorio, que ouviu das boas e benitas. Foi pedida a intervenção da Polícia, mas o proprietário alegou que em sua casa pode dar os concertos que quiser, desde que não seja durante as horas de sono.

Foram dirigidas representações ao governador civil de Granada e o Banco espera uma decisão, pois muitos dos seus empregados, enlouquecidos pela «tortura da música», já cometeram muitos erros nos seus trabalhos. — (R.)

Tanto se acautelou... que lhe roubaram a espingarda e o cão

Comunicam do Rio de Janeiro que o português Raimundo José Dias, que reside num lugar ermo da estrada da Gavea, para se defender dos gatunos, que cada vez são em maior número, comprou uma espingarda de cano duplo e um cão-polícia. E, confiado naquela barreira de defesa que o cão e o gatilho da sua boa arma representavam, dormiu tranquilamente, até que, numa dessas manhãs, ao acordar, verificou que os gatunos lhe tinham roubado a arma e o cão. Apresentou queixa na polícia e não sabe explicar como aquilo poderia ter acontecido.

O «Homem-pássaro»

MELUN — Leon Valentin, o «homem-pássaro», fez mais uma brilhante demonstração por cima do aeródromo perto de Maux, lançando-se dum avião de cerca de 2.500 metros de altura. Depois duma curta queda livre, abriu as asas e planou durante cerca de 49 segundos, o que constituiu um recorde, abrindo o pára-quedas quando se encontrava somente a 400 metros do solo. — (F. P.)



Mais quilometragem

Mais comodidade

Mais segurança

O piso Squeegee proporciona
maior aderência ao solo
Em todos os sentidos
A todas as velocidades
Sobre todos os pavimentos



Auto-Braamcamp
Amadeu Fernandes, Limitada

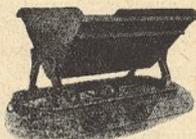
Peças e acessórios para automóveis e camions

Rua Castilho, 29 LISBOA
Telefone: 50 902 (PORTUGAL)

DECOVIA-SANFER

Rua de S. Julião, 41, 1.º

Telefone 26089 — LISBOA



Vias Portáteis — Carris de Aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— — Escavadoras — —

Material leve e pesado



PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, ET

EMPREGUE

CIMENTO «LIZ» — HIDROFUGADO «N»

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

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprêgo

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

Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

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

Manual do Viajante em Portugal

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

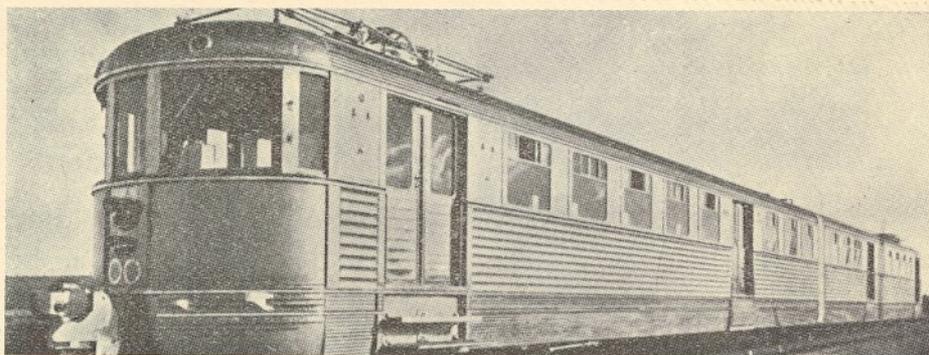
Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME

Casa *Gama* Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51
TELEFONE 24000

LISBOA



Automotora Dupla em serviço na S. N. C. F. desde 1938

THE *Budd* COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, DURAÇÃO

ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 20, Av. Franklin D. Roosevelt, PARIS (8°)

Representante Geral para Portugal e Colónias: CARLOS EMPIS — RUA DE S. JULIÃO, 23 — LISBOA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE