

1. do 65.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1953

Número 1562

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

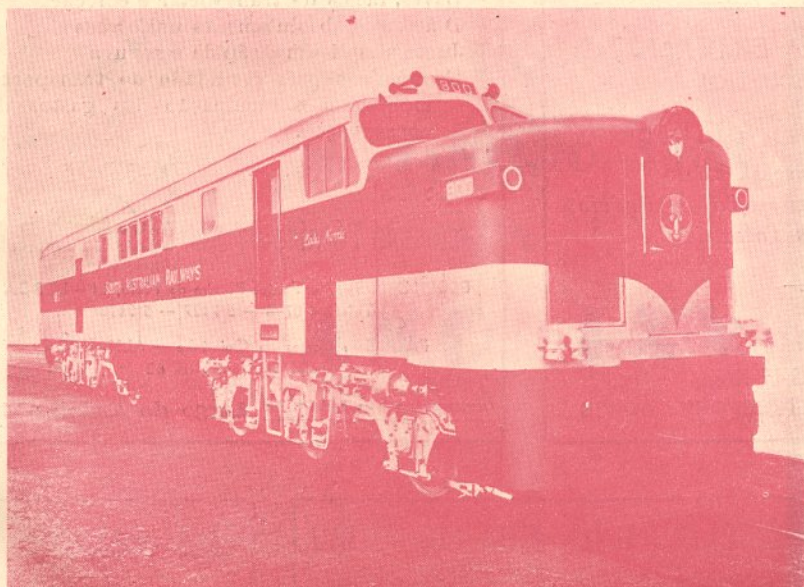
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2048—LISBOA

ENGLISH ELECTRIC

TRACÇÃO DIESEL-ELÉCTRICA



LOCOMOTIVAS
PARA AS LINHAS
PRINCIPAIS DA
AUSTRÁLIA
DO SUL

Uma das 10 locomotivas Diesel-Eléctricas, de 1760 C. V., fornecidas pela

ENGLISH ELECTRIC CO. LTD.

ao governo da Austrália do Sul

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada—Rua de Cascais, 47—LISBOA

PORTO—VILA FRANCA DE XIRA—LUANDA



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo

Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47—LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 6 2430

Os tubos de fibrocimento

Cimianto

SÃO OS MELHORES CONDUTORES DE
ÁGUA PARA ALIMENTAÇÃO E REGA

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

Consultas à

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

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

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA
Telef. ALHANDRA 62

Armazém em LISBOA: Largo do Andaluz, 14

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Alev Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

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
Lisboa, 1908; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1562



16 — JANEIRO — 1953



ANO LXV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: 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
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

Caminhos de Ferro do Urugual, por <i>CARLOS BIVAR</i> . . .	451
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	453
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	454
Novo material para a C. P.	454
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	455
Brindes e Calendários	456
Caminhos de Ferro Ultramarinos	456
Espectáculos	456
Recordação de Viagens: Madrid, Valença e Barcelona, por <i>BUS-</i> <i>QUETS DE AGUILLAR</i>	457
De novo o caso da carreira de Almendra, por <i>GUERRA MAIO</i> .	459
Há 50 anos	461
Vida Ferroviária	461
Colónia Balnear Infantil da II Região Militar (Buarcos) . . .	461
Imprensa	461
Recortes sem comentários	462
Parte Oficial.	463

Caminhos de Ferro

do Uruguai

P o r C A R L O S B Í V A R

A civilização primitiva do aborígene, envolvida pela vaga alterosa da invasão peninsular do século XVII, a que o descobrimento do Rio da Prata deu passagem, teve que capitular, embora a capacidade da sua resistência tivesse tido oportunidade para se manifestar, por forma que a história classificou com certa notoriedade.

A dominação luso-hispânica teve alternativas mais ou menos duradouras até que, em 1814, uma expedição organizada pela Confederação Argentina se apoderou da capital e do resto do território anexando-o com a classificação de província. Mas, uma oportunidade surgiu propícia à sua incorporação na Colónia portuguesa do Brasil. Tal incidente deu origem à guerra que se seguiu entre a Argentina e o Brasil, a qual só terminou no ano de 1828 pela intervenção mediadora do Reino Unido.

O Uruguai fez parte do Vice-reinado de Buenos Aires sob o nome de Banda Oriental até à sua anexação ao Brasil sob a denominação de Província Cisplatina.

O território da República do Uruguai goza de uma situação extremamente propícia à criação de gados, pois as pastagens abundam, embora a cultura cerealífera me-

reça activos esforços para a elevar a um grau de prosperidade que lhe permita uma exportação mais intensiva. A cultura oleífera não é menos cuidada paralelamente com a arborescente e florestal. Também a viticultura é digna da atenção dos uruguaianos.

A criação de gados, a que atrás nos referimos, atingiu já em alguns anos passados cifras bastante elevadas relativamente aos bastante prestimosos ovinos, vinte e tal milhões de cabeças; bovinos, seis milhões e tantos mil; os suínos atingem uma cifra de trezentos mil e os cavalos a de mais de meio milhão de exemplares; outros animais, criados em liberdade, dão também ensejo ao seu aproveitamento industrial, mercê da sua propensão para a domesticidade, mais ou menos própria. Outros há, porém, que, embora de índole bravia, são também aproveitados, no número dos quais podem ser incluídos o jaguar, o zorro, o cão mudo, os lobos, etc.

Do aproveitamento industrial próprio resultam várias indústrias tais como as das carnes congeladas, lãs, pelaria, conservas, guanos, lacticínios, etc. Diversas outras vão-se desenvolvendo e tais são: as dos cimentos, as das cervejarias, as dos tabacos e as dos produtos químicos.

O comércio de exportação é constituído, principalmente, por carnes congeladas, lãs e óleos, entretido pelo porto principal da República, Montevideo, tido como um dos melhores portos de mar da América do Sul.

A importação consiste, como em geral sucede na maioria dos países, em carroçarias, automóveis, artigos de luxo, maquinaria diversa, electricidade e artigos farmacêuticos.

O território do Uruguai é atravessado por vários rios, dos quais o principal é o denominado Rio Negro, com um percurso navegável bastante longo. O outro rio, o Uruguai, com uns trezentos quilómetros navegáveis até Salto, um dos Departamentos em que está dividida a República, e que é um dos mais extensos, pois ocupa uns doze mil e seiscentos quilómetros quadrados, com uma população de cem mil oitocentos e quarenta habitantes.

Os outros dezoito departamentos são: Artigas, Canclones, Cerro Largo, Durazno, Flores, Florida, La Colonia, Lavalleja, Maldonado, Montevideo, Paysandú, Rio Negro, Rivera, Rocha, S. José, Soriano, Tacuarembó e Treinta y Três.

O clima do Uruguai goza de justa fama de temperado e salubre.

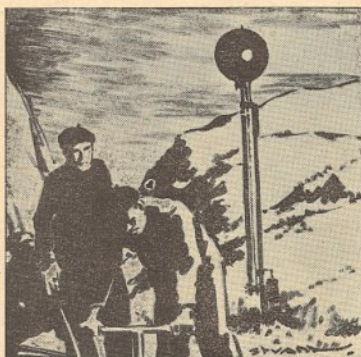
* * *

A República Oriental del Uruguay está

situada entre o Estado brasileiro do Rio Grande do Sul, a República Argentina, o Rio da Prata e o Oceano Atlântico, ocupando uma extensão de 186.925 quilómetros quadrados com uma população de 2.318.320 habitantes de raça branca e uma pequena percentagem de mestiços. A capital é a cidade de Montevideo com uma população de cerca de oitocentas e cinquenta mil almas.

A independência nacional data de 1828 e é constituída por um poder executivo representado por um Presidente da República, eleito por quatro anos, por voto directo, e o poder legislativo por uma Assembleia Geral, (Asamblea General), bicâmara, de Senadores e Deputados, respectivamente composta por trinta senadores e noventa e nove deputados eleitos por sufrágio proporcional e também com a mesma duração do mandato presidencial.

Os meios de comunicação ferroviária do Uruguai obedecem a quatro sistemas: a Central, com uma linha desde Montevideo a Santa Anna do Livramento com 1570 quilómetros de extensão a diversos ramais que a ligam às linhas brasileiras e argentinas; a Midland com 513 quilómetros; a do Noroeste com 181 a do Norte com 117 e a da Costa Oriental com 125, numa totalidade de 3.000 quilómetros, em 1952.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Cerâmica Moderna, em Portugal, não desprezou os motivos tradicionais

A Terceira Exposição de Cerâmica Moderna, que esteve patente ao público no Palácio Foz e, como as anteriores, foi superiormente organizada pelo Secretariado Nacional de Informação, constituiu um verdadeiro acontecimento artístico. Milhares de pessoas visitaram-na com interesse e encanto. E porque as salas do Secretariado têm estado sempre hospitaleiramente abertas a todos os artistas, nacionais e estrangeiros, nessa Exposição vimos, ao lado dos artistas portugueses, numa camaradagem magnífica, artistas estrangeiros de categoria, como Billy Bley, que trouxe peças executadas em Viena de Áustria, Hein Semke e Hansi Itaël.

Foi uma das mais belas exposições colectivas que nestes últimos anos, temos presenciado em Lisboa. Todos os trabalhos apresentados ofereciam interesse.

Os temas nacionais e tradicionais tiveram lugar de honra nessa Exposição, concluindo-se de aí que o moderno não briga com o passado, antes podem entender-se muito bem. Até os artistas estrangeiros se sentiram influenciados pelo ambiente português. Hansi, por exemplo, dedicou uma linda jarra às nossas varinas.

A cerâmica, que é uma arte muito nobre, voltou a ter entre nós um grande culto. É uma arte difícil, que exige fantasia e sentido decorativo.

D. Maria Luisa Fragoso, apresentou um S. Francisco Xavier, um Santo António e um S. Francisco de Assis de original factura; as senhoras D. Magda Bettencourt da Câmara Graça, D. Manuela Graça Costa Ribeiro Soares, D. Maria Alice Miranda, D. Ana Maria Rodrigues e D. Maria Amélia Carvalheira da Silva, inspiraram-se no Natal português, dando-nos obras de muito mérito. José Videira concorreu também com um sugestivo Presépio, em baixo relêvo.

Sáímos maravilhados da Exposição de Cerâmica Moderna. Qualquer das peças ali apresentadas bastaria para encher de encanto um gabinete de trabalho dum escritor ou uma sala de estar.

E ao sair da Exposição, onde vimos e cumprimentámos Jorge Barradas, não nos esquecemos de que a este grande pintor se deve a renovação do gosto e do culto pela cerâmica como alta expressão artística.

Os nossos aguarelistas



Casa Sobralense, por Joe

Cartões de Boas Festas

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que se orgulha de ter bons amigos, recebeu, pelo Natal, numerosos cartões de cumprimentos e votos de Festas Felizes. Entre a correspondência recebida, desejamos reproduzir aqui a formosa saudação do distinto poeta Silva Bastos. E como é em verso que os poetas gostam de exprimir os seus sentimentos, foi em verso que Silva Bastos compôs a sua Saudação:

*Desceu um Anjo do Céu
E à minha porta bateu...
Sentou-se ao lado de mim
E este poema escreveu:*

*«Amigos do meu amigo
Que o mesmo destino enlaça
Em nome de Deus-Menino
Desejo a Divina Graça
A todos que receberam
Estes versos de Natal,
Onde o afecto e a amizade
São o ponto principal
Que mais entenece Deus...»*

*E depois disto escrever
O Anjo disse-me Adeus!*

Não morreram em Portugal os poetas como não desapareceram os homens bem educados.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O vôo muscular é já uma realidade. Com grande exito efectuaram-se em Gotland, na Suécia, experiências com um planador que percorreu quatrocentos metros à altura de dois metros accionado por uma hélice de pedais, que, por sua vez, são movidos pela força muscular do piloto.

(do diário *Telegraph* — Amsterdam)

Quando a borracha escasseou os automóveis americanos começaram a andar calçados com pneus muito semelhantes ao cauchú, embora fossem feitos com alcool obtido de madeira.

(de *The Science Monitor* — Nova Iorque)

Com 136 anos morreu em Liverpool o jornalista Charles Walsh, considerado o homem mais velho de Inglaterra.

(do *Daily Mirror* — Londres)

A famosa cantora Elsa Carriáli é alta e bastante gorda. Quando apareceu em Barcelona, o crítico musical Coll de Colet teve esta frase:

—A Carriáli é um Elefante que enguliu um rouxinol.

(do semanário *Espectáculo* — Madrid)

A Inglaterra está importando em grande escala chumbo do Canadá a 60 libras por tonelada. As refinarias inglesas trabalham activamente na produção de antimónio.

(da revista *Indústria Minera* — Buenos Ayres)

Pela primeira vez em cinquenta anos verificou-se um suicídio na Albania: o mussulmano Betsógitch pôs fim à vida, porque a mulher o abandonou não admitindo que o esposo conservasse as suas duas outras mulheres, com as quais era obrigada a compartilhar o lar conjugal.

(do diário *Patrie* — Paris)

Em Paris celebrou se o cinquentenário do romance «O Discípulo», de Bourget, que envolveu em polémica grande número de escritores famosos entre eles Anatole France e Taine.

(de *La Estafeta Literaria*, de Madrid)

Na Africa do Norte está a fazer-se em grande escala a colheita de magnetite (ferro extraído da areia do mar). Aperfeiçoaram-se em extremo os aparelhos para o tratamento da areia rica em mineral.

(do semanário *Nuit et Jour* — Paris)

Em Madrid, no Asilo de San José, encontra-se, como lavadeira, Maria Efemovitch, filha do sinistro e famoso Rasputin. Afirmou que o pai lhe morreu nos braços e o ajudou a amortalhar.

(do semanário *Liberal Star* — Londres)

Bill Forbes, barbeiro da pequena aldeia de pescadores chamada Becke, na Escócia, tem uma especialidade: a rapidez com que «opera». Corta o cabelo a um homem em dois minutos e fez uma barba em 29 segundos.

(da revista *Boite à Clous* — Bourdes)

Em Genebra prevê-se o aparecimento dum diário redigido em esperanto e a adopção desta língua em todas as escolas suíças.

(de *Les Allobroges* — Grenoble)

Morreu em Laws um papagaio chamado Birdy. Quando o presidente Claveland assumiu a primeira magistratura da nação, ensinou Birdy a gritar: «Hurrah por Claveland!» E durante cinquenta e quatro anos o papagaio aclamou o presidente.

(de *Commentary*, de Nova Iorque)

Efectuou-se em Estambul um congresso astronómico para encontrar um nome para uma estrela descoberta pelo professor Holding. O nome proposto por um dos membros do congresso foi Estambul.

(do semanário *Ventanal* — Madrid)

Nos cinemas da Suécia existem agora indicadores especiais nas salas de espera para mostrar ao público, em qualquer momento, a parte do programa que se está passando o tempo que durará e quando termina.

(da revista *Je sais tout* — Paris)

Novo material para a C. P.

Chegou ontem o primeiro automotor que fará o percurso Lisboa-Porto em menos de quatro horas

Chegou ontem, à tarde, pelas 16,47 a Entre-Campos, um comboio automotor «Fiat», que faz parte de uma encomenda de mais outros dois, a chegar brevemente, de acordo com o plano geral de melhoramentos do tráfego de passageiros.

Desde a fronteira viajou no novo comboio, o sr. Eng.º Espregueira Mendes, director-geral da C. P. Estes comboios, formados por duas automotoras e um atrelado, podem atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora, em patamar e em recta.

Destinam-se as novas composições, inicialmente, aos expressos Lisboa-Porto, sendo fácil prever, dada a sua grande velocidade, que a distância entre as duas capitais será percorrida em menos de quatro horas.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

A caldeira Franco-Crosti

Os caminhos de ferro britânicos anunciaram que têm equipado com caldeiras Franco-Crosti 10 locomotivas unificadas da classe 9, tipo 1-5-0 que haverão de ser construídas em 1953. As caldeiras Franco-Crosti são empregadas muito frequentemente pelos caminhos de ferro italianos. O sistema foi idealizado por Atilio Franco em 1912, que o aplicou primeiramente em locomotivas articuladas; posteriormente ampliou-se o campo de utilização das caldeiras Franco-Crosti às máquinas de bastidor rijo.

O dispositivo reduz-se a ligar à caldeira ordinária um ou dois auxiliares pré-aquecedores, utilizando-se para o efeito o vapor e os gases de escape. A água da alimentação passa pelos pré-aquecedores antes de chegar à caldeira, circulando sempre em direcção contrária à dos gases e vapores de escape; de esta forma a água vai encontrando gases mais quentes à medida que ela mesma aumenta a sua temperatura ao avançar pelo pré-aquecedor. O intercâmbio de calor é assim completíssimo.

Novo Ferry-Boat

Os caminhos de ferro britânicos puseram em serviço um novo ferry-boat — o Lord Warden — destinado à travessia Dover-Boulogne. Tem uma potência de 8.000 c. v. e pode alcançar em plena carga a velocidade de 20 nós. Transporta 1000 passageiros e 120 vagões, sendo a sua tripulação de 77 homens.

Os Caminhos de Ferro Norte-americanos em caso de guerra

A pedido do Exército do Ar do E. U. A., o Serviço de Economia e Estatística do Transporte da «Interstate Commerce Commission» realizou um estudo das inversões que haveria de levar-se a cabo nos caminhos de ferro norte-americanos para aumentar a sua capacidade de transporte, de forma a poderem fazer frente às necessidades de tráfego no caso duma futura contenda.

As inversões debaixo de dois diferentes supostos são: o de «preparação» e o de «guerra». No primeiro caso seria preciso construir 243.034 novos vagões de mercadorias, 224 locomotivas de vapor, 15.065 unidades Diesel-eléctricas, 931 automotoras, 9.165 carruagens de passageiros de classe geral e 4.485 camas e

salões. Além disso haveria de levar-se a cabo numerosas melhorias nas classificações, ascendendo a um total de 3.900 milhões de dolares. Para o suposto de «guerra» seria necessário juntar às anteriores cifras outros 252.000 vagões e 3.824 unidades Diesel-eléctricas, com o que a despesa se eleva a 5.900 milhões de «dolares 1947».

A S. N. C. ensaia também a turbina de gás

A S. N. C. F. iniciou as provas da primeira locomotiva de turbina de gás, projectada e construída em França. A máquina pesa cinquenta e nove toneladas, sendo suas dimensões de 16,18 metros de comprimento, 2,42 metros de largura e 4,22 de altura. Está provida de um gerador Sigma-Pescara de pistons livres e de uma turbina Rateau, cuja potência máxima é de 1.200 cv. Construída nas oficinas Renault, a nova máquina alcançará velocidades de 125 quilómetros por hora, rebocando comboios ligeiros, e de 71 quilómetros por hora quando puxe comboios pesados de mercadorias.

A locomotiva de turbina de gás francesa será ensaiada no trajecto Paris-Cambrai, linha em que será posta em serviço regular a partir de Outubro. Em sua primeira viagem, rebocando 250 toneladas em este mesmo trajecto, alcançou uma velocidade média de 53,5 quilómetros por hora. O director dos serviços da Tracção da S. N. C. F., M. Lamiral, ocupava a cabine junto com outros vários engenheiros dos Caminhos de Ferro Franceses.

Sinalização automática nas passagens de nível sem guarda

A S. N. C. F. acaba de pôr em serviço um novo sistema de sinalização automática numa passagem de nível não guardada, situada nas proximidades da estação de Elné, na linha de Narbona a Port-Bou.

A instalação compreende sinais luminosos, tabuletas com a indicação «Atenção ao comboio, Perigo». Todos estes dispositivos são accionados pelo mesmo comboio, mediante pedais na via (de anúncio e anulação). O comboio mais rápido inverte 20 segundos desde que accione o pedal de «anúncio» até chegar à passagem de nível.

Nova linha ferroviária em Espanha

Recentemente foi aberta ao público a nova linha

de Zamora a Pueblo de Sanabria, de 108 km. de extensão, fazendo parte da futura linha de Zamora a Orense, de via normal, que encurtará apreciavelmente as comunicações com a Galiza.

Rodagem de comboios sónicos

Um inventor alemão apresentou na Feira de Invenções de Nuremberga a audaz inovação de um comboio metálico ligeiro, de características parecidas com o «Talgo», esperando que desenvolva a velocidade de mil quilómetros por hora.

Número de agentes dos caminhos de ferro norte-americanos

Apesar das reduções levadas a efeito nos seus quadros, os ferroviários americanos são actualmente 1.225.000 aproximadamente.

Via pré-fabricada

Em França estão a ser empregados carros plataformas que transportam desde os estaleiros trechos de via, completamente armados, de 20 metros de extensão que são instalados rapidamente.

Outro caminho de ferro transiberiano

Uma nova linha férrea intercontinental encontra-se em construção muito avançada na Sibéria, em cujos trabalhos os russos utilizam prisioneiros da última guerra.

Vagão transparente

Os caminhos de ferro norte-americanos da União do Pacífico estão experimentando vagões com a caixa de «plexiglás», cuja transparência facilita a carga e a descarga, incluindo a vigilância sobre as mercadorias transportadas.

Custo da viagem por avião e por caminho de ferro

Uma estatística, que compreende 14 serviços todos eles a partir de Hamburgo, mostra que os preços das viagens, tomando como base a primeira classe do comboio, são mais baixas em avião para Paris, Londres e Estambul e mais elevadas para Lisboa, Zurich e Helsinquia. Para os percursos mais curtos o caminho de ferro é bastante mais económico.

Emprego da energia atômica na navegação

Os estudos e ensaios sobre o emprego da energia atômica na navegação permitiram ultimamente dotar com ela o submarino americano «Nautilus» que poderá estar submerso indefinidamente, desligado por completo da atmosfera.

Microonda para pequenos barcos

No Canadá foi determinada a instalação de aparelhos Microondas em navios em que, pelas suas dimensões, não se justifique o emprego de radar. Com estes aparelhos é possível a navegação em caso de névoa ou de falta de visibilidade por qualquer outro motivo, prevendo-se como máxima uma margem de erro de 1/4 de grau.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da Litografia Nacional (Porto) recebemos um lindo calendário, ilustrado com a reprodução, a cores, de um estudo de Henrique Medina para o quadro «Aparição de Nossa Senhora de Fátima», do Altar-Mór da Igreja de Santo António, em East Falmouth — Massachusetts, Estados Unidos.

— Da firma A. J. Oliveira, Filhos & C.^a, L.^{da}, de S. João da Madeira, recebemos 10 agendas de reclamo à máquina de costura «Oliva-Zigue Zague».

— Por oferta do sr. Adido da Imprensa da Legação da União da África do Sul, recebemos um lindo calendário, para 1953, editado pelos Caminhos de Ferro Sul-Africanos (South African Railways).

— Dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, recebemos, por intermédio do seu Serviço de Publicidade, um excelente calendário ilustrado para 1953, e da grande firma alemã construtora de locomotivas Henschel, de que é representante, em Portugal, o sr. Carlos Empis, também um artístico calendário de propaganda.

— Da firma Ch. Lorilleux & C.^{ie}, fabricantes nacionais de produtos para impressão, recebemos, acompanhado de um cartão de Boas Festas, um vistoso calendário para 1953.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

A estação do caminho de ferro de Benguela no Lobito, em frente ao cais de desembarque de passageiros da via marítima, vai ser notavelmente ampliada, assim como as repartições administrativas anexas.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Companhia equestre de Circo.
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Três maridos enganado»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

RECORDAÇÃO DE VIAGENS

Madrid, Valença e Barcelona

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

XIII (Conclusão)

D OS arredores de Madrid apenas me faltava visitar Aranjúes, pois estivera em Toledo um ano depois de findar a Guerra Civil e contemplara, emocionado, as ruínas do Alcácer, onde se praticou a gesta mais heróica de toda a luta, e vira, igualmente, o Escorial, pelo que o conhecimento de Aranjúes é, de facto, indispensável.

Aranjúes não possui apenas o interesse histórico e artístico de se apreciar um palácio real em que se deram acontecimentos importantes da história de Espanha, mas a ligação por caminho de ferro traz recordações de relevo. Basta dizer que a linha férrea de Madrid a Aranjúes foi obra dessa figura extraordinária de político, banqueiro e grande senhor que se chamou D. José de Salamanca, Marquês de Salamanca, e fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A primeira linha férrea espanhola (1), que se construiu, foi a de Barcelona a Mataró em 1848, seguindo-se em 9 de Fevereiro de 1851 a de Madrid a Aranjúes, inaugurada por Isabel II, tendo Salamanca, num arrojo próprio de um homem da sua envergadura, estabelecido ligação ferroviária directa entre a estação e o Palácio Real, sendo de prata os últimos carris, segundo a tradição. Ainda hoje se encontram vestígios do fumo da locomotiva no tecto da sala de entrada. Um século depois, em Fevereiro de 1951, realizou-se uma cerimónia evocativa, prestando-se homenagem perante a estátua de Salamanca, que ornamenta a praça desse nome em Madrid. Salamanca deve se considerar como o símbolo mais perfeito da boa colaboração luso-espanhola em matéria de caminhos de ferro.

Partindo de Madrid, da estação de Atocha, que é a de maior movimento por servir Barcelona, os quarenta e nove quilómetros de distância reúnem-se numa hora, parando-se em estações como Ciempozuelos de renome arqueológico, devido às descobertas realizadas (2) em que se encontrou um tipo de cultura pré-histórica. O percurso é duma aridez confrangedora, sem interesse, porém Aranjúes contrasta pela sua arbo-

rização como se fosse um oásis, dando uma nota de frescura digna de apreço. A linha férrea serve também Valença, Alicante e Cartagena, com um importante movimento para os portos do mar Mediterrâneo, encontrando-se a estação de Aranjúes transformada, desde 1926, em estilo aceitável e com a grandiosidade própria de servir uma estância real.

Da estação ao Palácio, que se encontra rodeado de jardins banhados pelo rio Tejo, é muito perto, e a moradia real é simplesmente encantadora pelo seu bom gosto, aspecto artístico do século XVIII, e magnífica conservação. Merece bem a visita, e depois atravessar o Tejo, com a largura dupla do rio Jamor, na ponte da estrada de Madrid, enquanto a povoação pouco interessa pelo seu desleixo e abandono. A obra de reconstrução espanhola ainda ali não chegou. Alguns restaurantes, numa situação invejável junto do rio Tejo, convidam a almoçar ao ar livre por um dia temperado de Abril, em que a Primavera se anunciava em toda a sua pujança.

Seguindo o princípio turístico de não voltar pelo mesmo percurso, regresssei a Madrid de camioneta com a lotação excedida, como é vulgar nos transportes rodoviários espanhóis. A paisagem por estrada é tão desagradável como por caminho de ferro, e nem o verde primaveril dos campos conseguia modificar o cenário triste e pesado da meseta peninsular.

Como desejava seguir para Valença, tive durante uma manhã e parte da tarde de estar numa das compactas filas que se observam no edifício da Renfe na Calle de Alcalá em Madrid, para alcançar o bilhete, depois de preencher um papel de utilidade desconhecida com o nome e a morada. Centenas de pessoas durante horas, desde as 9 às 13 horas e das 15 às 18 horas, aglomeram-se à espera de alcançar bilhete, mas muitas vezes, depois de perderem três ou quatro horas, ouvem a desagradável informação de a lotação do comboio se encontrar esgotada. É de admirar a serenidade da multidão, que pacientemente não se lamenta nem se irrita, apesar de nesses dias as tarifas te-

rem sido aumentadas 40 %, e, além disso, quando chegam as 13 horas, encerram-se as bilheteiras, perdendo as pessoas o lugar, para voltarem às 15 horas novamente a esperar. Creio que este facto demonstra a falta de comboios e a não existência de concorrência rodoviária, agravando-se singularmente a situação em época de férias, como acontecia por se estar na proximidade da Páscoa. Apenas para a noite seguinte à que eu desejava, obtive bilhete para seguir no comboio correio e não no expresso, pelo que às 22,45 horas parti para chegar a Valença às 12 horas.

A composição era antiga, de madeira, embora de quádruplo rodado, encontrando-se os compartimentos repletos de passageiros, sendo o percurso por Alcácer de S. João, começando de manhã a avistar-se a formosa horta valenciana que Blasco Ibañez descreveu em tantos livros. Quase à tabela cheguei à estação de Valença de tipo antigo, obrigando os comboios a reversão sempre que continuem.

Estava-se em quinta-feira santa, cumprindo-se a mais rigorosa observância dos preceitos da nossa região, com paralização total do tráfego urbano, armas em funeral e bandeiras a meia haste, avistando pouco depois de sair da estação uma procissão numa rua principal com as autoridades em traje de cerimónia, que se dirigiam a uma igreja.

Valença é interessante, desde a sua parte antiga aos arruamentos modernos, sem esquecer monumentos, parques e jardins, mas num dia está conhecida na generalidade. Visitei o Grão, o porto de Valença que não tem grande interesse e onde pude de novo contemplar o mar Mediterrâneo tanto do meu agrado, mas que nessa tarde, devido ao vento levante, manifestava alguma agitação.

No expresso das 22,30 horas parti para Barcelona indo desta vez num compartimento quase sem passageiros, o que permitia dormir descansadamente até cerca de Barcelona, onde cheguei com pequeno atraso à estação do Passeio de Gracia, que serve o centro da cidade, depois de atravessar uma região rica de pitoresco, já minha conhecida de há muito, seguindo-se quase sempre à vista do mar, que não observei por ser de noite tornando-se de manhã mais interessante ao passar em Sitges, hoje a mais importante praia do litoral catalão com as suas moradias elegantes, onde ainda paira a sombra do notável pintor, escritor e dramaturgo Santiago Rusinhol. A linha férrea passa nos célebres túneis da costa do Garraf, mesmo sobre o mar, pelo que ao sair-se de um, avista-se aos pés o Mediterrâneo azul, num dilúvio de luz e claridade, para imediatamente se entrar noutro, onde por uma abertura o dia reaparece brilhante e luminoso. É um dos aspectos mais interessantes de qualquer linha férrea, que

possui uma forma semelhante mas reduzida nas proximidades de São Sebastião, no caminho de ferro de via estreita que liga essa cidade a Bilbau.

Desci na estação do Passeio de Gracia em Barcelona, que fica no centro da cidade, e como era sexta-feira santa o movimento encontrava-se totalmente paralizado, com supressão das principais carreiras de eléctricos, autocarros, mantendo-se o metropolitano.

Barcelona é, incontestavelmente, pela luz mediterrânica, posição geográfica, o primeiro porto espanhol, metrópole de mais de um milhão de indivíduos, monumentos, centro industrial, urbanização de tipo americano, vida trepidante em que o temperamento ardente e trabalhador dos catalães mostra o génio construtivo, a mais importante cidade espanhola. O seu desenvolvimento encontrava-se em estagnação, pois havia três anos que a não visitava, e apresentava o mesmo aspecto.

Durante quatro dias recordei lugares barcelonenses tanto do meu agrado, obtendo sem dificuldade o bilhete de regresso. No expresso para Madrid das 18,45 horas iniciei a viagem de volta nas novas carruagens metálicas que a Renfe pôs em circulação.

São, de facto, boas as carruagens, desde a apresentação à segurança, devendo atingir ⁽³⁾ em 1954 a quantidade de 1100, conforme o plano de transformação tão notavelmente empreendido. Todavia, apesar de cómodas, com poucos meses de serviço e limpas, o vidro da janela não fechava completamente, pelo que foi necessário o emprego de cunhas de madeira. Creio que o maior inconveniente dos caminhos de ferro espanhóis e que prejudica o admirável esforço de modernização que se encontra em plena execução, é a indiferença pela conservação, que faz com que algumas carruagens novas já comecem a estragar-se com tão pouco tempo de uso.

O comboio chegou a Madrid às 10,15 horas com um atraso de cerca meia hora, e como já havia adquirido com oito dias de antecedência bilhete para o Lusitânia-Expresso dessa noite, sem dificuldade regresssei a Lisboa.

(1) Cien Años de Ferrocarril en España, Madrid 1948, vol I, pág. 113 a 161; Ferrocarriles y Tranvías, vol. 18, n.º 199, Março de 1951, pág. 85 a 121; Senhor D. Francisco Wais, Origen de los Ferrocarriles Españoles, Madrid s/d, pág. 99 a 120.

(2) P. Bosch-Gimpera, Etnología de la Peninsula Ibérica. Barcelona 1932, pág. 77, 163 a 164.

(3) Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Desarrollo de su Plan General de Reconstrucción, Madrid 1951, pág. 71.

De novo o caso da carreira de Almendra

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

DENTRO do seu programa, «Comércio, Transportes»... tem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dado guarida às nossas queixas sobre a malfadada carreira de Almendra, a que vários jornais diários de Lisboa e Porto se têm referido a nosso favor; assunto que na *Gazeta* foi tratado em 1 de Outubro e 16 de Novembro. Nesse sentido, venho trazer de novo o meu concurso, com novos elementos de defesa, e só o faço agora, por ter propositadamente esperado que alguém tivesse vindo protestar, nas páginas desta considerada revista, sobre a matéria exposta.

Em primeiro lugar agradeço ao assinante de Foscoa da *Gazeta* as palavras sensibilizadoras que me dirigiu e me vieram direitas ao coração, amabilidades a que, francamente, não estou habituado, pois a maior parte das pessoas que comentam os meus escritos e as minhas ideias, supõem que elas são inspiradas por interesses ocultos, quando, afinal, é tudo a bem da Nação.

Diz-se que os jornalistas são maus adversários, mas, neste caso, eu desejava bem não o ser, pois há mais de 20 anos me ligam laços de amizade aos empresários da carreira da Barca d'Alva — com que, neste caso, eles nada se importaram — e uma admiração sem limites pelo sr. José Coureiro, pela iniciativa que tomou lançando a carreira de Almendra; pelas suas faculdades de trabalho e pela sua dignidade. E digo dignidade porque estando, em certa ocasião, a carreira de Almendra a fazer-se com uma caminheta a desconjuntar-se, vasando a água do radiador, como dum cesto roto e à qual o povo chamava, pitorescamente, a «chocolateira», várias vezes lhe foi lembrado que desse parte disso à respectiva repartição, ele respondeu que havia perdido a carreira da Guarda, pela denúncia dum colega, e como isso representava uma vingança, ele não fazia coisas dessas. E a «chocolateira» continuou o serviço, no estado precário que se encontrava, tendo algumas vezes perdido a ligação com o comboio. E é a um homem com esta

nobreza de carácter que acoimam agora de vingativo...

Explorava o sr. José Coureiro a Carreira Escalhão-Guarda, quando foi prolongada a Figueira de de Castelo Rodrigo a de Vilar Formoso-Almeida, a qual lhe tirou os passageiros de Vilar Torfim e Reigada, que a vinham tomar à Quinta da Serra, pois ele não se importou com isso apesar dela ser uma carreira paralela e servir os mesmos comboios.

Sobre carreiras paralelas devo dizer que às que ligavam a Meda às estações do Pocinho e Pinhão, veio juntar-se, há pouco, um novo serviço, mais rápido e mais cómodo, para a estação de Freixo de Numão, e não me parece que o empresário daquelas viesse protestar. A carreira Trancoso-Vizeu, há meses que tem uma concorrente, a Trancoso-Penedono-Castendo-Vizeu, a qual, saracoteando por montes e vales, serve 16 freguesias, sempre cheia de passageiros e no percurso Satao-Vizeu, faz o trajecto, distanciada apenas alguns minutos daquela e da do Pocinho-Sernancelhe-Vizeu. Também nenhum dos empresários das antigas carreiras protestou...

É que, já o disse na *Gazeta*, as carreiras de caminhetas trouxeram um tão grande bem aos povos servidos, grandes e pequenos, que o público acode a tomá-las, pela comodidade oferecida e pela modicidade do preço do transporte. E por isso todas vivem na Paz do Senhor. Menos em Riba Cõa, onde nos impuseram uma carreira, que era diária, para nos servir três vezes por semana, e a uma outra em certos dias para se ir ao mercado, à séde do concelho e comarca, radicalmente suprimida.

A nova carreira Trancoso-Penedono-Vizeu veio encher de júbilo o meu querido amigo P.º Francisco Ferreira, há 59 anos ermitão do Santuário da Lapa, e a qual de manhã e de tarde lhe passa à porta, e às vezes à hora da missa, cujos passageiros visitam a capela, para muitos deles desconhecida. O simpático octogenário considera a car-

reira um milagre do Céu e se os poderes públicos lhe restaurassem o velho e vasto colégio anexo ao Santuário, a tornar em ruínas e o pusessem a funcionar, a sua felicidade era completa. — Imagine, dizia-me ele no verão passado, quando, mais uma vez, o visitei, agora com quatro estradas a ligar o Santuário, e uma carreira de caminheta a servi-lo, que movimento o colégio poderia ter. Os ares são bons, as águas magníficas e na serra da Lapa dá-se tudo, concluiu.

Ali, naquele colégio, estudou as primeiras letras Aquilino Ribeiro e no exame de instrução primária, feito em 1897, ficou apenas aprovado. Aquilino, que havia de ser o maior escritor português do seu tempo, não obteve uma distinção!

Há terras que, na verdade, são felizes. Está nesse caso a Meda e Sernancelhe, duas vilas encantadoras e credoras da minha maior simpatia, porque ambas souberam conservar os seus solares e as suas casas brasonadas, fazendo ao mesmo tempo um bairro novo, já com belas moradias e que constam, nas duas terras, da estrada nacional transformada em avenida. Pois bem, essas duas graciosas vilas beirãs têm carreiras de caminheta, regulares e confortáveis, para o norte e para o sul, sem que elas tivessem pedido ou tivessem feito o menor esforço material para as possuir. Nós, em Riba-Côa, fizemos uma estrada e temos que armar em lutadores para conseguirmos aquilo a que tínhamos direito? Tanto mais que a Freixeda do Torrão e Almendra, têm como a Meda e Sernancelhe, velhas igrejas, solares e casas brasonados, atestando grandezas passadas.

Pois aí vai uma notícia, que justifica a existência da carreira de Almendra. Não é só o sr. José Coureiro, que a pretende, também o sr. Joaquim Lopes, empresário de carros de aluguer de carga e de passageiros a faria se lha dessem, segundo ele próprio, há dias, me disse.

A nós — está dito e redito — não nos interessa este ou aquele empresário, o que queremos é que a carreira seja diária, e que uma outra complementar em sentido inverso nos leve à sede do concelho e nos dá ali ligação às carreiras da Barca d'Alva, Vilar Formoso e da Guarda.

É bom aqui dizer que antes da carreira, na estação de Almendra, semanas havia em que se não vendia um único bilhete. Os passageiros das terras vizinhas, por falta de caminheta e carros de aluguer, iam tomar o comboio à estação de Castelo Melhor, apesar de mau caminho, mas muito mais curto.

Também não posso ser acimado de parcialidade, por que quando, ao abrigo da lei, os actuais empresários tomaram conta da carreira e, encontrando-se comigo em Lisboa, me pediram que nada fizesse nem escrevesse contra eles, não só lhes garanti que enquanto eles fizessem a carreira como estava, eu estaria ao lado deles, mas ainda os acompanhei à respectiva repartição para que lhes fosse permitido um aumento de tarifas que estavam muito baixas, o que depois conseguiram e... por ironia do caso, pouco depois reduziam a carreira à situação deplorável em que se encontra.

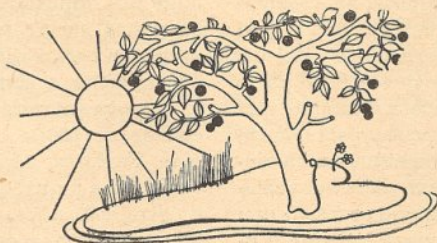
Nós pretendemos, e nada mais justo, que a carreira volte ao que estava, que nos traga o correio os jornais do mesmo dia, para não acontecer como actualmente: os do Porto chegam ali, no dia seguinte e os de Lisboa 48 horas depois!

De mais os 5.000 habitantes das sete freguesias interessadas grandemente o merecem.

Mais tarde me hei-de referir às peripécias, aos trabalhos e às canseiras assim como aos prejuízos que a estrada da Pedra Escripta me ocasionou. Mas tranquilizem-se os amadores do soalheiro e da má lingua; só me referirei a factos e não a pessoas. Mas esses factos, alguns deles dum pitoresco e com tanta cor local, bem merecem larga narrativa. De resto se do bico da minha pena nunca saiu um elogio servil ou imerecido, jamais sairá uma crítica acerba e muito menos uma injúria.

Gratidão pelo que fiz? Nunca contei com ela, nem é necessária. Depois, já estou largamente compensado com o abraço que um desconhecido me deu em Almendra, diante da caminheta e dias depois da carreira ser inaugurada. Esse homem do povo, abraçando-me, disse-me quase comovido:

— Isto para nós foi um sonho. Bem haja, bem haja.



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Janeiro de 1903)

Automobilismo

Um cavalheiro de Gijon realizou ha pouco a maior viagem em automovel que até hoje se tem feito, indo d'aquella cidade vascongada até Moscou, e regressando ha dias, á sua patria, percorrendo assim 12.000 kilometros nos quaes venceu numerosas difficuldades, não só por ter que seguir pessimas estradas, como por, especialmente na Russia, ter até que atravessar campos cultivados e outros cobertos de neve.

Na ida gastou 40 dias, demorando-se 2 em S. João da Luz, 3 em Genebra, 2 em Nuremberg, 8 em Dresden, o que reduz o trajecto de 6.000 kilometros a 25 dias ou 240 kilometros, em média, por dia.

Depois de poucos dias de demora na segunda cidade da Russia regressou por Varsovia, Posen, Berlim, Leipzig, Francfort e Paris com a mesma velocidade.

* * *

Prepara-se para breve uma corrida Paris-Madrid, pa trocinada pelo Automobile Club, de França.

Linhas portuguesas

Apedrejadores de comboios — Apesar das energicas providencias dadas pelo governo para reprimir esta selvajaria, parece que ella se vae radicando nos costumes, porque diariamente apparecem novos attentados.

O que se torna urgente é que os tribunaes aos quaes estão submittidos os respectivos processos apressem o julgamento, para que o castigo, seguindo de perto o crime e sendo energico, sirva de escarmento aos pretensos criminosos.

E se as sentenças forem publicadas em cada freguezia rural com certa intensidade, seria isso tambem conveniente.

Lembramos isso ás auctoridades e ás direcções das linhas ferreas que tambem são interessadas em acabar com estas scenas que nem na Barbaria se praticam.

Vida Ferroviária

Providência do Ferroviário Português

Publicou o *Diário do Governo*, pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres, a nomeação dos srs. Drs. José Francisco Teixeira de Azevedo, José Homem de Sampaio e Melo Fernandes Vaz, engenheiro João Exaltação Cunha e o segundo official Alfredo Maria dos Santos, para exercerem, respectivamente, os lugares de Presidente da Assembleia Geral, Vicepresidente, Presidente da Comissão Administrativa e Secretario da Commissão Administrativa da Providência do Ferroviário Português, nos termos do disposto nos artigos 25.º e 33.º do estatuto aprovado pelo Decreto n.º 21400, de 8 de Julho de 1932.

Colónia Balnear Infantil da II Região Militar (Buarcos)

Do nosso prezado amigo, sr. capitão Francisco de Boaventura Militão, dedicado Director da Colónia Balnear Infantil da II Região Militar (Buarcos-Figueira da Foz), recebemos um amável officio em que acusa a recepção do n.º 1561 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, publicado em 1 de Janeiro, e no qual dedicámos duas páginas de homenagem àquella benemerita instituição de assistência.

Do officio do sr. capitão Francisco de Boaventura Militão, desejamos arquivar esta passagem:

«Agradecemos sentidamente as palavras tão amáveis com que nos distingue e que tão maravilhoso serviço prestam a esta obra magnífica, criada pelos corações magnânimos do Ex.^{mo} Sr. General Manuel Bernardes de Almeida Topinho e de sua Ex.^{ma} Esposa em beneficio de tantas criancinhas pobres que daqui levam, todos os anos, com melhor saúde, mais vida e mais alegria, partindo sempre, coitadinhas, cheias de saudades.»

Nada tinha o sr. capitão Francisco de Boaventura Militão que nos agradecer. Nós é que lhe ficámos gratíssimos, por, nas nossas curtas férias do ano passado, na Figueira da Foz, nos ter proporcionado a visita, que nos deixou encantados, à Colónia Balnear Infantil de Buarcos, generosa iniciativa que bem merece, pelo seu alto alcance social, a atenção e o carinho dos portugueses de boa vontade.

Imprensa

«NOVIDADES»

Entrou em Dezembro em novo ano de publicação, o diário católico *Novidades*, da actual direcção de Monsenhor A. Avelino Gonçalves, a quem, por tal facto apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

«DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

Completo, no dia 29 de Dezembro, 88 anos de existência, o *Diário de Notícias*. O aniversário deste jornal, ao qual o sr. dr. Augusto de Castro imprimiu uma feição moderna, foi festejado em Lisboa e na provincia com espectáculos dedicados às crianças. As nossas cordiais felicitações.

«O SÉCULO»

Mais um ano de vida conta o jornal *O Século*. Com sincera simpatia saudamos nas pessoas dos seus illustres director e subdirector, srs. João Pereira da Rosa e dr. Guilherme Pereira da Rosa, todos quantos, na redacção e na administração, dão àquele jornal o melhor da sua actividade.

Recortes sem comentários

Um «charuto» visto no céu teria largado fios que se derreteram...

OLORON, 20 — Alunos do Liceu de Oloron e o regente do mesmo estabelecimento de ensino viram, entre as 13 e as 14 horas, um engenho que se movia no céu na direcção de Leste para Oeste, com a forma de um charuto. Depois da passagem do engenho, os alunos apanharam fios que pareciam ser de amianto. O professor de física não pode pronunciar-se sobre a verdadeira natureza daquela matéria que parecia ser celuloide.

No estádio municipal, o professor de educação física apanhou um punhado de fios e meteu-os na carteira. Quando, horas depois, foi em procura deles, tinham-se derretido!

Fazem-se numerosas conjecturas sobre a matéria do filamento recolhido e a sua proveniência. Julgou-se que se tratava de resultados naturais de exorcícios de aparelhos de reacção da base aérea vizinha de Aire-Sur-Adour, mas naquela base declara-se que nenhum aparelho voou nessa data sobre Oloron.

O «charuto voador» foi observado por numerosas pessoas da cidade e da região. — (F. P.)

Os parentes alemães de Eisenhower

O nome do general Eisenhower é, ortograficamente, a reprodução da palavra alemã *Eisenhauer*, que significa ferreiro e é igualmente nome próprio. O candidato ao posto presidencial é de origem alemã. Por volta de 1850, dois membros da família Eisenhauer partiram da pequena cidade de Pülfinzen, no ducado de Baden, para a América. Nunca mais deram sinal de vida a seus parentes. Quando, em 1946, os jornais publicaram as fotografias de Ike, os Eisenhauer alemães verificaram a semelhança do general americano com eles e reconheceram nele um descendente dos imigrantes.

Um padre católico, Paul Eisenhauer, escreveu então ao

chefe dos exércitos dos Estados Unidos pedindo-lhe que mandasse averiguar que era feito de dois Eisenhauer, Ludwig e Rudolf, que caíram prisioneiros no «front» russo e desapareceram. O general Eisenhower mandou investigar e respondeu de próprio punho que Rudolf morrera e que era totalmente desconhecido o paradeiro de Ludwig.

Entre os parentes de Eisenhower, moradores todos no ducado de Baden, contam-se entre os eclesiásticos dois agricultores, Rudolf Eisenhauer, que reside em Riuschheim, e deve ser o próprio tio de Ike, e Franz Karl Eisenhauer, nomeado pelos americanos prefeito de Pülfinzen, assim como um ex-sub-oficial de Wehrmacht, também chamado Franz Karl.

Seguindo com interesse a campanha eleitoral que se desenrola nos Estados Unidos, não se dispuseram eles, entretanto, a ir juntar-se no outro lado do Atlântico com o seu glorioso parente.

(De *Carsta*, Rio de Janeiro)

O murro

Na cidade do México o jovem pugilista Jesus Ponce faleceu depois de ter sido posto K. O. ao 2.º assalto num combate com Salvador Cerda, num torneio das *luvas de ouro* (oh! oh!). O pugilista vencido caiu inanimado e continuou sem dar acôrdo de si, depois do árbitro ter contado os dez segundos regulamentares... O médico verificou que o pugilista perdera o conhecimento. Transportado para a enfermaria, de nada serviram os esforços para tentar fazer recuperar os sentidos, dando horas depois a alma ao Criador por desfalecimento cardíaco.

Eis mais uma consequência da «nobre arte» de partir a cara ao parceiro, que é uma autêntica contradição do progresso moral e intelectual de que o mundo irrisoriamente se ufana. E não se profibem espectáculos tão selvagens, que lembram os tempos do paganismo!

(De *Linhas de Elvas*)



Domingos de Lisboa

FONTE MONUMENTAL (ALAMEDA DE D. AFONSO HENRIQUES)

No enfiamento do Instituto Superior Técnico, num dos topos da Alameda de D. Afonso Henriques, está situada a Fonte Monumental, erigida em 1940 para comemorar — conforme nos elucida uma lápide esculpida na própria fonte — «a entrada das águas do vale do Tejo na Cidade».

No dia 28 de Maio de 1948, por ocasião da 1.ª Exposição de Obras Públicas, foi esta fonte oficialmente inaugurada e entregue à Câmara Municipal de Lisboa que tudo tem feito para turisticamente a valorizar. Os jogos de luz, que em noites de maior solenidade envolvem os imponentes jorros de água que a fonte deita, constituem um magnífico espectáculo, admiravelmente enquadrado no panorama urbanístico de Lisboa nova.

PASSAM JUNTO DA FONTE MONUMENTAL:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 3-4-7-8-10-17-19
«ELÉCTRICOS» DAS CARREIRAS: 6



CEL

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I LSOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CELé a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

(Continuação do número anterior)

ARTIGO 21.º

Direito de modificar o contrato de transporte

1. A estação expedidora certificará o pedido de alteração do contrato de transporte pela aposição do carimbo com data no duplicado da carta de porte abaixo da declaração do expedidor prevista no § 2 do artigo 21.º

2. Para as mercadorias perdidas, quando a alteração do contrato de transporte prescrito é unicamente uma das que estão indicadas nas alíneas d) e a), § 1, do artigo 21.º, não é necessário esperar a confirmação escrita do telegrama ou do aviso telefónico previsto no artigo 21.º, § 3, alínea 2) quando este telegrama ou este aviso telefónico for suficientemente claro e preciso e provenha indubitavelmente da estação expedidora.

ARTIGO 22.º

Execução das modificações feitas ao contrato de transporte

1. No caso de atraso no transporte ou na entrega, provocado pela execução do pedido de alteração do contrato de transporte, sem que haja falta da parte do caminho de ferro, este último tem o direito de receber, conforme as tarifas, as despesas de estacionamento e de armazenagem pela duração do atraso.

2. Não pode ser dado seguimento aos pedidos de modi-

ficação do contrato de transporte que, em atenção às prescrições do artigo 5.º, § 5, não possam ser executados.

3. A cobrança eventual de uma taxa para execução das alterações no contrato de transporte e a importância dessa taxa são reguladas pela tarifa internacional ou pela tarifa interna aplicada à remessa primitiva pela estação de expedição. Se está prevista uma taxa por esta tarifa, deve ser paga pelo expedidor, na estação expedidora, no momento da entrega do pedido de alteração do contrato de transporte

ARTIGO 24.º

Impedimento à entrega

1. Os avisos enviados ao expedidor devem ser redigidos quer na língua oficial da estação expedidora, quer numa das três línguas, francesa, alemã ou italiana.

Quando a língua utilizada não for a do país a que pertence a estação expedidora, a obrigação de traduzir o aviso pertence ao expedidor. Se, a pedido do expedidor, os agentes do caminho de ferro fizerem esta tradução, consideram-se como actuando por conta do expedidor. Os regulamentos do caminho de ferro de que depende a estação expedidora determinam o seguimento a dar a pedidos semelhantes.

2. Em caso de impedimento à entrega, o expedidor que, de acordo com o § 1, primeira alínea, do artigo 24.º, tenha pedido, na carta de porte, para ser avisado directamente deste impedimento, quer por escrito, quer por telegrama, pode transmitir directamente à estação destinatária as suas instruções, com o fim de:

- a) Fazer entregar a mercadoria no local de destino ou noutro ponto situado aquém ou além, do destinatário indicado na carta de porte ou a uma outra pessoa;
- b) Ao determinar o seu regresso à estação expedidora, o expedidor deve juntar ao pedido de alteração o duplicado da carta de porte, na qual as instruções devem ser reproduzidas e assinadas por ele. Se a mercadoria for rejeitada pelo destinatário, é suficiente que o expedidor junte à ordem de alteração o aviso de impedimento à entrega proveniente da estação destinatária.

As instruções tendo por fim uma das declarações ao contrato de transporte previstas pelas letras f), g) e h) do artigo 21.º, § 1, devem ser dadas por intermédio da estação expedidora.

3. A cobrança eventual de uma taxa para a execução das instruções, em caso de impedimento à entrega, e a importância dessa taxa são reguladas pela tarifa internacio-

nal ou pela tarifa interna aplicada à remessa primitiva pela estação expedidora. Se uma taxa for prevista para essa tarifa, ela deverá ser paga pelo expedidor, na estação expedidora, na ocasião da entrega das instruções.

Todavia, quando o expedidor, de acordo com a disposição complementar uniforme 2, dirigir as suas instruções à estação destinatária, e se essa taxa for prevista pela tarifa internacional ou pela tarifa interna pela qual a remessa primitiva foi taxada até à dita estação, esta taxa será metida à conta da mercadoria. O mesmo sucede quando o expedidor, em caso de impedimento à entrega e de acordo com o artigo 24.º, § 1, n.º 4), pedir na carta de porte que a mercadoria lhe seja devolvida de officio.

ARTIGO 28.º

Restrições à responsabilidade em caso de prejuizo que possa resultar de certas causas

1. Quando, a pedido expresso do expedidor, o caminho de ferro fornecer encerrados alugados, não assume mais nenhuma responsabilidade do que a que lhe compete pelo transporte em vagões descobertos não tapados com encerrados, mesmo se se tratar de mercadorias que, conforme as prescrições da tarifa, não são transportáveis em vagões abertos.

ARTIGO 33.º

Importância da indemnização por atrazo na entrega

Os prazos de entrega applicam-se sempre ao percurso completo; só há, portanto, direito de indemnização se o prazo total for ultrapassado.

ARTIGO 35.º

Declaração de interesse na entrega

A taxa de interesse na entrega é calculada separadamente para cada secção de taxa.

As tarifas indicarão em que condições esta taxa será arredondada. Na falta de prescrições desta natureza a taxa de interesse na entrega será arredondada conforme as regras em vigor sobre cada secção de taxa para o arredondamento das taxas de transporte.

ARTIGO 39.º

Responsabilidades do caminho de ferro pelos seus agentes

Se o interessado omitiu, ao abrigo das prescrições em vigor, a apresentação de uma tradução numa das línguas previstas pela C. I. M., os agentes de caminho de ferro que fizerem de officio essa tradução, sem que ela seja pedida pelo interessado, são contudo considerados como agindo por conta deste último.

ARTIGO 40.º

Reclamações administrativas

1. Os pedidos de rectificação de taxa devem ser justificados. Devem ser acompanhados em original ou em cópia, esta devidamente legalizada se o caminho de ferro o exigir 1.º Da carta de porte, quando eles são relativos a importâncias pagas pelo destinatário; 2.º Do duplicado da carta de porte e eventualmente da conta de despesas feitas de acordo com as disposições do § 5, artigo 17.º, quando se referem a importâncias pagas pelo expedidor.

Na altura da liquidação da reclamação, a carta de porte, o duplicado ou a conta das despesas, se for necessário, devem ser apresentados em original.

Os pedidos devem ser acompanhados, além disso, de todos os outros documentos que possam justificar o seu fundamento.

2. Os pedidos de indemnização por perda ou avaria devem ser acompanhados, além disso, das provas justificativas do valor da mercadoria (tais como factura de compra).

3. Os pedidos apresentados por outras pessoas que não sejam o interessado, em virtude do artigo 41.º, só são tomados em consideração se eles forem acompanhados por uma declaração, numa folha à parte, pela qual o interessado consente que a importância a pagar seja entregue ao reclamante. Esta declaração, cuja assinatura deve ser reconhecida se o caminho de ferro o exigir, deve ser estabelecida conforme as prescrições legais do Estado do qual depende a Administração encarregada da liquidação. Essa declaração será conservada pelo caminho de ferro.

ARTIGO 56.º

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de aceitação de moedas estrangeiras

1. Far-se-á a conversão do franco-ouro na moeda do país de acordo com as prescrições do caminho de ferro.

2. Quando a execução do contrato de transporte ou de outras obrigações que dele resultem necessite de conversão de moeda, esta será efectuada ao câmbio fixado pelo caminho de ferro que é encarregado desta operação e publicada por meio de aviso afixado no *guichet* ou de outra forma apropriada; o câmbio de conversão a utilizar é aquele que foi fixado para o dia em que a conversão for feita.

Ministério das Comunicações, 1 de Outubro de 1952.—O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo.

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A LISBOA



LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»

LISBOA // LONDRES // LOBITO

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

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

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, Pos-
tais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores,
Viagens, Cauções e Fraudes

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.^o - LISBOA

Telefones 2 8552 - 2 8953

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO - CAIXARIAS - PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS - PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. - Thocrusilhos - Telefone n.º 4 - Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa - 4. LARGO DE STEPHENS, 5

End. Tel. - Snedek - Telefone n.º 2 1868

Já se encontra à venda a

NOVA EDIÇÃO DO 2.^o VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

TOSSE?

