

DEPÓSITO LEGAL

2.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1954

Número 1591

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168—LISBOA



LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICA
HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS
PARA QUAISQUER
FINS

Locomotivas do C. F.
Fed. Alemão

HENSCHEL & SOHN EM **KASSEL** REPRESENTANTE **CARLOS EMPIS** · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

MAQUINAS E APARELHOS

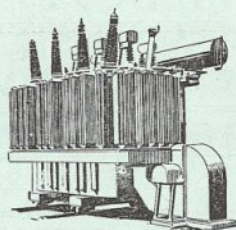
BADEN



SUIÇA

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

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



Transformador

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

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

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

TELEFONE 23411

FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

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

Escritórios e Armazéns:

Avenida Fontes Pereira de Melo, 14

Telefones 40798 - 57127/8

L I S B O A

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e lacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

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

1591



1 — ABRIL — 1954



ANO LXVII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

Foi aprovado, na Assembleia Nacional, o Plano Rodoviário . . .	51
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	53
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	56
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS. . .	57
Há 50 anos.	58
Feira de Paris	58
Linhas Estrangeiras	59
Os antigos combatentes belgas visitam o nosso País no corrente mês	60
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	60
Recortes sem Comentários	61
Novo material para a C. P.	62
Parte Oficial	62
O que todos devem saber	62
Lisboa e o seu porto no Século XVII	63

Foi aprovado, na Assembleia Nacional, o Plano Rodoviário

«É do conjunto judicioso dos sistemas rodoviário e ferroviário que deverá resultar o maior benefício para a economia nacional» — afirmou, durante o debate, o sr. Professor Daniel Vieira Barbosa

NA sessão do dia 17 de Março da Assembleia Nacional, foi aprovado por unanimidade o Plano Rodoviário, ao qual, na nossa edição n.º 1589, de 1 de Março, nos referimos largamente, sob o título *O problema das passagens de nível*.

Estamos, como então dissemos, na presença de um diploma de grande alcance nacional, que tendo por objectivo a valorização do nosso território, e que, abrangendo a construção de estradas e pontes, tem também por fim o desaparecimento de passagens de nível, das quais, na primeira fase das realizações do novo plano, serão suprimidas cem, entre as 361 ainda existentes.

Na discussão, «em ordem do dia», na generalidade do «Plano Rodoviário», tomou parte o ilustre Prof. Eng. Daniel Vieira Barbosa, antigo Ministro da Economia, que proferiu na sessão de 16 de Março um notável discurso, no qual, com uma visão superior do problema dos transportes, advogou a necessidade de se proceder à coordenação do sistema rodoviário com o caminho de ferro.

Do discurso do sr. Prof. Eng. Daniel Vieira Barbosa vamos arquivar, nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», algumas passagens.

«A proposta de lei que hoje estamos discutindo — começou por afirmar o antigo Ministro — tem o maior alcance para a economia nacional, e integra-a nitidamente na orientação formativa de quem se não satisfaz com aquilo que realizou, mas antes, pelo contrário, deseja aperfeiçoar o que está feito e caminhar abertamente ao encontro de quanto falta fazer».

Em dada altura do seu depoimento, o sr. Prof. Daniel Vieira Barbosa referiu-se ao problema turístico, que está hoje, e em toda a parte, ligado ao problema das estradas.

Do seu discurso recortamos mais esta passagem importante:

«Com vista, portanto, ao plano rodoviário aprovado pelo Decreto-lei n.º 34.593, de 11 de Maio de 1945, faltam ainda construir 3.668 quilómetros de estradas e respectivas pontes, alargar e pavimentar 4.000 quilómetros de estradas consideradas impor-

tantes, pavimentar 5.000 quilómetros de estradas secundárias, suprimir 361 passagens de nível e substituir grande número de pontes antigas, deficientes em largura ou em resistência.

Em consequência, o Governo, através dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, apresenta agora, para aprovação por esta Câmara, e no fito de evitar soluções de continuidade ou atrasos provenientes da falta, em dado momento, das autorizações indispensáveis, um plano de investimentos totalizando 6 milhões de contos destinados, sem prejuízo das despesas gerais da Junta e da conservação corrente das rodovias a construir; 1.800 quilómetros de estradas e pontes respectivas, a alargar e a pavimentar a totalidade de quilometragem prevista, a suprimir 100 passagens de nível e a substituir 100 das antigas pontes».

Quase a fechar o seu discurso, o sr. Prof. Daniel Vieira Barbosa fez uma muito oportuna observação respeitante à coordenação dos transportes rodoviários com o sistema ferroviário nacional.

Vamos, por isso, dar a palavra ao illustre Professor e Deputado:

«Dispomos, para esse fim, duma legislação reguladora e ordenadora que os mais recentes tratados de política de transportes já referem a par do «Road and Rail traffic Act», dos ingleses, por exemplo, ou da lei de 1935, que os alemães promulgaram coordenando os superiores interesses do «Reichsbahn» e da Reichsantobahn», do decreto de coordenação dos transportes de ferro e rodoviários que a França publicou em Abril de 1934, da lei federal Suíça de Setembro de igual ano. A lei belga reguladora de Março de 1925, chamada «disciplinadamente dos serviços de transporte», foi decretada em Itália, em Junho de 1935, etc.

Infelizmente, a eficiência da coordenação procurada entre nós está ainda muito longe do sucesso: por isso mesmo, e independentemente daquilo que a lei possa impor, convirá lembrar que ao estabelecer-se um plano rodoviário, o mais elementar bom-senso

impõe uma ponderação muito cuidada quanto às suas relações, e ligações com o caminho de ferro. E' do conjunto judicioso dos sistemas rodoviário e ferroviário que deverá resultar o maior benefício para a economia nacional; quer dizer: devem completar-se de tal forma, contribuir de tal maneira um para o outro, que a sua existência conjunta venha a traduzir-se afinal pela solução óptima com respeito à economia do País.

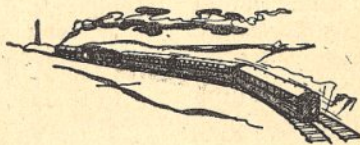
Porque é sempre este, ao fim e ao cabo, quem paga os prejuízos inúteis ou a duplicação de serviços que levam à concorrência em vez de coordenar como se impõe.

Ao traçar-se, portanto, uma estrada, ao alargá-la por ramais, nunca devemos esquecer a larga contribuição que pode dar ao transporte ferroviário; tanto basta, por exemplo, que se conjuguem de forma a facilitar o acesso às estações do Caminho de Ferro, onde venha a ser fácil fazer circular mercadorias que, às vezes, por falta de uns escassos quilómetros de estrada, não poderão lá chegar.

E não deveríamos esquecer, também, que das próprias características a impor a uma estrada que vai servir regiões onde o interesse de momento seja o de estabelecer ligações para automóveis ligeiros, resultarão francas economias, a aproveitar outros traçados, se não quisermos dar-lhe logo, sem necessidade provada, um mínimo de condições para o transporte pesado que o comboio poderá facilmente assegurar. Por isso mesmo me parece que se a Junta deveria estar representada no Conselho Superior dos Transportes Terrestres, há que estabelecer o princípio sobretudo de uma conjugação perfeita, de um trabalho de coordenação efectivo entre os dois Ministérios interessados.

Caso contrário, continuamos a agravar um delicado problema sem vantagens para a C. P., sem vantagens para as estradas, sem vantagens para nós, sem vantagens para ninguém».

O novo Plano Rodoviário, que vem solucionar, finalmente, os problemas das estradas e das passagens de nível, também vem trazer ao sistema ferroviário uma colaboração indispensável e valiosa.



Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

A XVI Sessão realiza-se este ano em Londres, de 19 a 26 de Maio

Programa dos Trabalhos, nos quais participará a representação portuguesa

PROMETE revestir-se de grande interesse a XVI sessão da Comissão permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, que este ano será efectuada em Londres, de 19 a 26 de Maio, e na qual tomarão parte representantes oficiais dos Caminhos de Ferro do nosso País.

Inserimos a seguir a lista das questões que serão postas em discussão e dos respectivos relatores.

1.ª Secção: Vias e Trabalhos

QUESTÃO 1

Quais são as tendências actuais em matéria de organização da conservação da via; modos de determinação dos trabalhos a executar e, em particular, as possibilidades de utilização das carruagens registadoras; organização da execução dos trabalhos, incidência da mecanização; importância das pistas para a evolução do pessoal e das máquinas. Aspecto económico e financeiro.

Relatores: *Bélgica e Colónia, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal e Ultramar, Suíça, Síria e Turquia*: M. Feyrabend, Engenheiro Chefe, Chefe da Divisão da Conservação no Serviço da Via e Construções da Região Sueste da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, Rue Traversière, 15, Paris.

Alemanha, Áustria, Bulgária, Hungria, Polónia, Roménia, Checoslováquia e Jugoslávia: M. Schraw, Dr. Engenheiro Ministeriahath, Deutsche Bundesbahn, 59, Bieberer Strasse, Offenbach, Main.

Américas do Norte e do Sul, África do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido, e Suécia: M. M. Hjelte Claussen, Engenheiro da Via, Caminhos

de Ferro do Estado dinamarquês, 40, Sölvgade, Copenhagen K.

QUESTÃO 2

Modernização dos edifícios das estações ferroviárias e métodos de financiamento empregados para a realizar.

Estandardização das unidades de construção aplicável às construções dos Caminhos de Ferro.

Relatores: *Alemanha, Áustria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar português, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e e Jugoslávia*: Eng.º José Chedas Bogarim, Engenheiro Chefe da Divisão do Material da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, Lisboa.

Américas do Norte e do Sul, África do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Dr. F. F. C. Curtis, Arquitecto, The Railway Executive, British Railways, 222, Marylebone Road, London N. W. 1.

2.ª Secção: Tracção e Material

QUESTÃO 3

Exame técnico e económico das características fundamentais dos sistemas de tracção eléctrica adoptados hoje com o fim de determinar se há, e em que medida, razões pertinentes para preferir um ou outro destes sistemas.

Em particular, há razões referentes a:

- a) alimentação da energia,
- b) linha aérea e as instalações fixas da via,
- c) material de tracção,
- d) despesas de exploração e de conservação.

Relatores: *Alemanha, Áustria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países*

Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia: Prof. Dr. Eng.º C. Guzzanti, Inspector Geral da Motorização Civil e dos Transportes Concedidos, Roma.

Américas do Norte e do Sul, Austrália (Commonwealth) Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. S. B. Warder, Chief Officer (Electrical Engineering), The Railway Executive, British Railways, 222, Marylebone Road, London N. W. 1.

QUESTÃO 4

Meios e métodos para melhorar o rendimento das locomotivas a vapor.

- a) aumento da pressão do vapor,
- b) tipo das grelhas,
- c) sobreaquecimento do vapor,
- d) preaquecimento de água de alimentação,
- e) tratamento das águas, etc.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Colónias, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: Ing. Manlio Diegoli, Inspector Chefe no Serviço de Material e Tracção dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, Florença.

Américas do Norte e do Sul, Austrália (Commonwealth) Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido, e Suécia: Mr. C. T. Long, Assistant Chief Mechanical Engineer (Motive Power) South African Railways, Johannesburg.

3.ª Secção: Exploração

QUESTÃO 5

Comunicações radiofónicas na exploração de caminho de ferro.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Colónias, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: Eng. J. Frishchauf, Referent für Fernmeldewesen in der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, 9, Elisabethstrasse, Viena.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. S. G. Hearn, Operating Superintendent, London Midland Region, British Railways, Euston Station, London N. W. 1, e Mr. J. H. Fraser, Chief Officer Engineering (Signal & Telecommunications) Railway Executive Headquarters, 222, Marylebone Road, London, N. W. 1.

QUESTÃO 6

a) O telecommando dos postos de sinalização: realizações técnicas, registos da exploração.

b) Dispositivos de manobra e de comando eléctricos dos sistemas de agulha, articulados e elásticos.

Relatores: *Bélgica e Colónia, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal e Colónias, Suíça, Síria e Turquia*; M. J. Nogués, Subdirector da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, Estación Príncipe Pio, Madrid.

Alemanha, Austria, Bulgária, Hungria, Polónia, Roménia, Checoslováquia e Jugoslávia: Prof. Dobmaier, Ministerialdirigent, Deutsche Bundesbahn, Bieberer Strasse, 59, Offenbach, Main.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. Sorvik, President Engineer at the Electrical Department of the Executive Offices, Norwegian Railways, Oslo.

4.ª Secção: Ordem Geral

QUESTÃO 7

Modernização dos métodos a adoptar para o recrutamento do pessoal em nome e em qualidade.

Renovação harmoniosa dos quadros, reservas indispensáveis, proporção dos efectivos permanente e temporária.

Parte da intervenção do serviço médico no recrutamento.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgaria, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar Português, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: Dr. Huyberechts, Director Geral

Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas, 18, Rue de Louvain, Bruxelas e M. Berghmans, Inspector Chefe da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas. O mesmo endereço.

Américas do Norte e do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas com a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. F. Lemass, Chief Offices, Coras Iompair Eireann, Kingsbridge Station, Dublin (Irlanda).

QUESTÃO 8

Determinação dos princípios de organização geográfica e funcional de uma rede ferroviária.

Simplificação e compressão da Administração dos caminhos de ferro.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar Português, Roménia, Suíça, Sírria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia:* M. Dugas, Director dos Estudos Gerais da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro franceses, 88, Rue Saint-Lazare, Paris.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: M. Bengt Adamson, Superintendent of the Operating Department, Swedish State Railways, Stockholm.

QUESTÃO 9

Participação dos Caminhos de Ferro nas empresas que exploram os transportes por estrada.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Polónia, Portugal e Ultramar Português, Roménia, Suíça, Sírria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia.* Dr. G. Dreyer, Secretário Geral adjunto dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, Berna.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República da Irlanda, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Países Baixos, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas

com a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: M. Tissot Van Patot (J. P. B.) Chief of the Division Cabinet and General Policy of the Netherlands Railways, Utrecht.

5.ª Secção: Caminhos de ferro económicos e coloniais

QUESTÃO 10

Desgaste dos carris nas curvas:

a) efeitos da circulação de locomotivas e automotoras com bogies motores;

b) características do assentamento da via nas curvas e particularidades do material rolante, que podem provocar um desgaste prematuro dos carris.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal e Ultramar, Roménia, Suíça, Sírria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia:* M. Ripert, Chefe do Serviço da Via da Sociedade Geral dos Caminhos de Ferro Económicos, Cité de Londres, 4, Paris.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. Venkataramayya, Chief Structural and Permanent Way Designer, Central Standards Office, Indian Railways, New Delhi (Índia).

QUESTÃO 11

Protecção das linhas aéreas, das subestações, das locomotivas e automotoras contra os incidentes de ordem eléctrica (sobretensão, sobrecargas, curtos-circuitos, raios...).

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar, Roménia, Suíça, Sírria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia:* M. Vrielynck, Director do Serviço Tracção e Material da Sociedade Nacional belga dos Caminhos de Ferro Vicinais e M. De Boedk, Engenheiro Chefe do mesmo Serviço, 14, Rue de la Science, Bruxelles.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. T. S. Pick, Electrical Engineer, London Transport Executive, 55, Broadway, London S. W 1.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O problema do Estado da Índia

Continua candente o problema do Estado da Índia Portuguesa. O Pândita Nehru, apoiado nas campanhas de certa imprensa da União Indiana, sempre que se lhe oferece oportunidade, não deixa de manifestar a sua antipatia, feita de incompreensão, pelo nosso País.

A presença de Portugal na Índia data dos fins do século XV — e em Goa, Damão e Diu a cultura portuguesa deixou traços profundos, lançou raízes e constitui uma lição admirável de paz, de fraternidade e de boa vizinhança. Deve a Índia a Portugal enormes serviços. O Pândita Nehru desconhece-os, por certo. E se, por acaso, os conhece, é porque procura, com fins inconfessáveis, agradar a determinado sector político da União e conquistar a sua confiança. É por intermédio de Portugal, dos seus missionários, que o Oriente toma o primeiro grande e sério contacto com a civilização Ocidental.

Portugal representa hoje na Índia uma tradição e nunca, por tudo, um encravamento que constituía ou possa constituir uma ameaça à integridade política e moral dum País em que vivem povos de várias religiões e castas. Nehru, se se lembrasse que a presença dos portugueses na Índia não representa uma conquista violenta, mas, antes, uma expressão de amizade e de fraternidade, pois os primeiros súbditos de Portugal que desembarcaram em Goa, nesse século em que os indianos eram dominados pelos muçulmanos, foram recebidos como amigos e libertadores. O Pândita Nehru, em vez de estabelecer com Portugal uma política de amizade cordial, preferiu enveredar por outro caminho. Esse caminho não o levará à glória. Uma tradição de quatrocentos anos não se quebra facilmente. Mau serviço está o sr. Nehru a prestar ao seu próprio país.

O pintor João Reis e o velho bairro de Alfama

Mestre João Reis, um dos maiores pintores portugueses do nosso tempo, abriu na Sociedade Nacional de Belas Artes uma grande exposição, pelo número e, sobretudo, pela qualidade. Intérprete da paisagem e das figuras do povo, João Reis, que é também um notável retratista, deu-nos agora, na maioria dos seus quadros, interpretações novas e admiráveis do encanto lírico do Parque Eduardo VII e do mistério do antigo bairro de Alfama. São qualquer coisa de extraordinário e de inédito na pintura portuguesa essas interpretações de Lisboa.

João Reis viu Alfama, não como um recanto pitoresco, mas como uma sobrevivência dos velhos tempos. Falam-nos, têm alma e mistério essas pedras, a que o tempo imprimiu uma pátina estranha. É nova a interpretação, como novo, no próprio artista, o seu processo de pintar. João Reis, não há dúvida, enriqueceu, com mais um dom, a sua prodigiosa técnica de pintor.

Os nossos artistas



Descida da Cruz — Aguarela de Mestre Alfredo de Moraes

Antologia

A UM CRUCIFIXO

Cruz Redentora! Bemdita!
Esp'rança dos que sossobram!
A minha vista se turva
Quando o meu olhar te fita!
Os meus joelhos se dobram,
Minha cabeça se curva!

Cruz bemdita, raio de sol,
Com todo o poder profundo
Que Jesus Cristo te deu,
Tu és Esp'rança, és Farol
Que iluminas todo o Mundo
E nos apontas o Céu.

Da tua Divina Chama
Que nos seduz e convence,
Esta certeza eu obtive:
Amar, sem ti, ninguém ama,
Vencer, sem ti, ninguém vence,
Viver, sem ti, ninguém vive!

Eduardo de Oliveira

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Encontra-se na ilha Stefen o mais primitivo dos sapos de todo o mundo. Em Nova Zelândia tomaram-se providências especiais para a salvaguarda da espécie atendendo igualmente a que a Lei de Protecção aos Animais e Caça proíbe que o homem mate os sapos.

(da revista *Mers Australes* — I. da Reunião)

As mais potentes locomotivas eléctricas da Europa, encontram-se em serviço no norte da Suécia onde são empregadas na tracção de grandes comboios de transporte de minério de ferro. Têm a potência de 5.000 H. P. e podem rebocar composições de 65 vagões no total de 3.500 toneladas num perfil de via bastante accidentado. O comprimento destas locomotivas é de 25 metros, pesando 160 toneladas.

(de S. J. — *Nytti Boletim dos C.^{os} de Ferro do Estado* — Estocolmo)

Uma tribo de índios anões foi descoberta numa região situada a mais de 300 quilómetros da capital do Estado de Zulú. Segundo informou o cacique Nemesio Moutiel, convivem num estado de grande atrazo e castigam de forma bárbara os inimigos. Calcula-se que habitem perto da Serra Nevada de Santa Marta, na Colombia. Indígenas que vivem em Macacalio têm sinais de suplicios infligidos pelos anões.

(do diário *Sentinela*, de San Cristobal—Venezuela)

O professor Heebet afirma que a Terra existe há um bilião e setecentos e trinta e cinco milhões de anos. O sábio de Viena chega a essa conclusão mediante a avaliação da idade das rochas e minerais, segundo a quantidade de matéria radioactiva que contém, método conhecido com o nome de urologia radioactiva.

(do diário *La Prensa* — Barcelona)

Num cinema que dá sessões contínuas, entra um espectador quando faltam apenas dez minutos para terminar a exibição do filme. A arrumadora, muito amavelmente, diz-lhe:

— Como se trata de um filme policial, acho melhor o senhor esperar estes dez minutos lá fora, pois vendo o final, já não tem interesse nenhum ver o resto do filme.

O espectador concorda e só entra na sala quando vai principiar de novo a exhibir-se o filme. Esquece-se, porém, de dar a gorjeta à arrumadora. Esta espera que ele se sente e diz-lhe depois ao ouvido: — «O assassino foi o filho da porteira».

(da revista *Orientacion* — Maracollo)

O consultor geral de seguros (dos E. Unidos), J. Barth divulga no seu relatório que a duração normal da vida humana aumentou dez anos e que todos os indícios permitem supor que não se tardará a alcançar aumento igual de longevidade.

(do *The Bealiner* — Washington)

Um dos maiores circos do mundo, o «Dashar», tem como figura principal do seu elenco uma pantera: Sonia-a-Bela. Cinco mil pessoas por dia vão ao circo fascinadas pela pantera. Sonia atira-se sobre o domador hindu com as garras para fora e no meio do salto recolhe as garras, abraça e .. beija o domador. Os parisienses, extasiados, chamam a este número sensacional «Le Baiser de la Mort».

(de *The Sign* — N. Iorque)

Em Sussex descobriu-se um celeiro de trigo construído há cerca de vinte e oito séculos, em plena Idade do Bronze. Duma tulha retiraram-se cinco quilos de trigo.

(do semanário *Neos Kosmos* — Atenas)

O explorador alemão Boeldeje, grande conhecedor das selvas americanas e que, segundo dizem, visita de vez em quando os terríveis índios *jibaros*, que reduzem ao tamanho duma maçã as cabeças dos inimigos, inaugurou em Arequipa uma exposição de fotografias dessas cabeças.

(da *Revista Venezolana* — Caracas)

Um repórter americano, tendo que fazer uma reportagem sobre o «Employment Service», resolveu fingir que que estava desempregado como os que recorrem àquele Departamento, e declarou que sempre trabalhara em móveis. Ficou numa sala fazendo «tests» durante oito horas, no fim das quais lhe declararam que tinha decisivas tendências para o jornalismo...

(da *Rocky Mountain News*)

Para os pais surdos que ouvem mal foi inventado um aparelho que avisa por meio de luz e ampliação de ruído quando o bebé chora de noite. Trata-se dum dispositivo electrónico colocado no berço, que recebe o som e faz acender uma luz que se projecta no leito materno e amplia muito o choro da criança.

(de *La Flandre* — Gand)

Uma senhora residente em Colínwood, na Austrália, quando preparava uma cabeça de carneiro para assá-la no forno, notou com espanto que os dentes do animal se achavam em parte cobertos de ouro. Analisado o curioso fenómeno por entendidos, concluíram eles que o carneiro passara em terrenos de aluvião e que o ouro contido na superfície formara depósito na dentadura do animal.

(de *Le Miroir du Monde* — Paris)

O professor Dowell, na conferência que ultimamente realizou no Kaston Club de Londres, afirmou que a população mundial anda à volta de dois biliões duzentos e oitenta milhões. E corrigiu alguns números. Assim a população de África, que se computava em 120 milhões, é calculada em 160.

(do semanário *Ya* — Madrid)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Abril de 1904)

O novo tremvia electrico Cintra á Praia das Mações

Está, desde hontem, aberta ao serviço publico esta nova linha de tremvias que pela sua situação numa zona essencialmente agricola e vinhateira, contribuirá certamente para o desenvolvimento já florescente d'esta região. Além do serviço de passageiros feito por carruagens luxuosas e confortáveis, o material circulante comprehende egualmente seis vagons de mercadorias, destinados á condução dos productos d'esta região a Cintra, podendo d'ali ser facilmente enviados pelo caminho de ferro aos mercados de Lisboa.

Dois grandes factores concorrem assim para o bom exito d'esta empresa, pois que é de esperar que o serviço de passageiros, bastante grande ao principio, augmentará consideravelmente, devido ao facil e rapido meio de comunicação entre Cintra, Colares e a Praia, povoações já tão frequentadas pela sua situação pitoresca, e tão agradaveis durante os calores do verão.

A companhia instaladora d'estes tremvias não se poupou a esforços para o bom exito d'esta importante empresa empregando em toda a sua construção material de primeira ordem.

Linhas do Minho

Realizou-se no dia 28 o concurso para a construção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Vianna do Castello a Ponte da Barca, nos termos do decreto de 24 de dezembro ultimo, isto é, com garantia de juro.

É sabida a importancia d'essas linhas que servem em concelhos atravessados, uma população de 300.000 almas e tem, no trafego das linhas da região, fiador seguro de um importante rendimento inicial. O emprego de raios de 75" nas curvas que permite reduzir consideravelmente o custo da construção.

O affluxo do seu trafego á linha do Minho determinará um consideravel aumento de receita.

Parecia pois que os auxilios facultados pela base 5, da lei de 14 de julho de 1899 deviam ser sufficientes para estimular a iniciativa privada. Não succedeu assim, ficando desertos os dois concursos que nesses termos se fizeram. Resolveu pois o sr. Conde de Paçõ-Vieira abrir novo concurso com garantia de juro, ficando a concessão definitiva dependente de autorização legislativa.

Promulgou para isso o decreto de 24 de dezembro de 1903, fixando em 20.000\$000 o capital kilometrico com a garantia de 5 %, limitando a 150 kilometros a extensão garantida e a 600\$000 réis por kilometro o desembolso do Estado.

O maximo previsto da garantia seria pois de 90.000\$000 com os quaes tem de ser encontrados o producto de impostos e o augmento da receita da linha do Minho.

De facto a garantia não attingirá aquella importância, de modo que se pôde affoutamente prognosticar que da construção de novas linhas não advirá encargo sensível ao fundo especial, tanto mais que o troço menos rendoso e mais difficil dos Arcos a Monção, tem um periodo largo para a construção.

Em 31 de janeiro foi apresentada uma proposta de lei, que já tem parecer favoravel das commissões, autorizando

o governo a contractar definitivamente a concessão nos termos do decreto citado.

Apesar de ser pouco propicia a empreendimentos a occasião, em que sobre o horizonte financeiro pairam as nuvens sombrias de uma conflagração geral recuada e possível ainda quando improvavel, não ficou decerto o novo concurso.

O sr. Temple George Blackwood apresentou uma proposta fixando em 19.999\$000 a base kilometrica da garantia e propoz para director tecnico um dos administradores da empresa o distincto engenheiro e considerado official o sr. Arnaldo de Novaes Guedes de Rebello, que na construção da linha do Douro, do ramal da Alfandega, nas obras publicas de Loanda a Ambaca e no governo de Macau conquistou invejavel reputação sendo justamente considerado pelas suas qualidades de intelligencia e de caracter.

Foi aceite a proposta pelo Governo e feita a adjudicação. Resta agora transformar em lei a proposta que permite tornar definitivo o contracto provisorio que vae ser celebrado.

As nossas cordeas felicitações aos povos do Minho pela realização das suas aspirações, e ao illustre ministro das Obras Publicas por ver coroados de exito os seus esforços tenazmente empenhados desde ha um anno para conseguir dotar a provincia do Minho com as suas linhas complementares.

As linhas de Thomar

Não tem descurado dos interesses da industrial cidade a comissão que tomou a si o encargo de promover a construção das linhas ferreas que, no plano da região central, interessam aquelle ponto.

No dia 18 veio a Lisboa uma delegação, apresentando ao sr. general Conceiro e ao sr. ministro das obras publicas os desejos da comissão que se resumem em que seja mantido o projecto que, nas ultimas linhas geraes, comprehende a irradiação de Thomar das linhas para a Beira Alta, Beira Baixa, Rio Maior e Nazareth, pedindo para que seja classificada em primeiro logar a linha que, partindo de Thomar para o norte, á Louzã, passando pelos concelhos de Ferreira do Zezere, Alvaizere, e Figueiró dos Vinhos, se prolongue para o sul por Torres Novas a Rio Maior, começando a construção pelo troço que liga Thomar ás linhas da Companhia Real, para assim mais facilmente se estabelecer a comunicação da cidade com a rede de todo o paiz.

Pela sua parte a Certã tambem procura acompanhar o movimento em favor das suas linhas projectadas, especialmente a que liga com Thomar.

FEIRA DE PARIS

Descontos, nos caminhos de ferro portugueses e franceses, para os visitantes portugueses

Os Caminhos de Ferro Portugueses, com o fim de favorecer os visitantes da Feira de Paris, decidiram conceder uma redução de 30% a 40% sobre os preços dos bilhetes de ida e volta em 1.^a classe. Para as pessoas que preferem viajar em 2.^a, a redução é de 20%.

Os portadores de carteiras de legitimação para a Feira de Paris têm o direito a uma redução de 25%, em todas as classes em linhas francesas.

A carteira de legitimação para a Feira de Paris pode ser pedida por qualquer pessoa que deseje visitar a Feira de Paris, na Embaixada ou Consulado da França em qualquer paiz.

Linhas Estrangeiras

FRANÇA Em prosseguimento de uma série de experiências destinadas a medir a margem de segurança do material e das instalações fixas, uma máquina francesa da Sociedade Na-



Locomotiva Diesel-eléctrica de 62 toneladas e meia de peso, que desenvolve a velocidade de 50 milhas por hora e se destina aos Caminhos de Ferro da Austrália (Commonwealth Railways)

cional dos Caminhos de Ferro Franceses, pesando 107 toneladas, e rebocando um comboio leve de três carruagens, pesando 111 toneladas, bateu o «record» mundial de velocidade em caminho de ferro, atingido a velocidade de 243 kms. por hora. A máquina é rigorosamente de série, fazendo parte de uma encomenda de 37 entregas, para a exploração sobre a linha Paris-Lyon. Uma encomenda completa de 21 máquinas idênticas já começou a ser entregue.

A máquina «record» não tinha sofrido nenhuma preparação especial, em tudo semelhante às que todos os dias rebocam quatro comboios rápidos de 600 a 800 toneladas entre Paris e Dijon, à velocidade comercial de 124 kms. à hora. As três carruagens do comboio experimental eram também, como a máquina, de série.

Registos precisos mostraram que as fadigas verificadas eram normais e muito inferiores aos limites que podem suportar o material e a linha. O conforto é o que oferecem os grandes rápidos da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses, a 140 kms. horários.

— Um decreto do Ministro da Saúde Pública, datado de 29 de Dezembro de 1953 e publicado no «Jornal Oficial», de 11 e 12 de Janeiro de 1954, precisa a regulamentação em matéria de certificados de vacinação pedidos aos viajantes internacionais nas fronteiras francesas: na entrada e em trânsito com parada — um certificado de vacinação antiva-

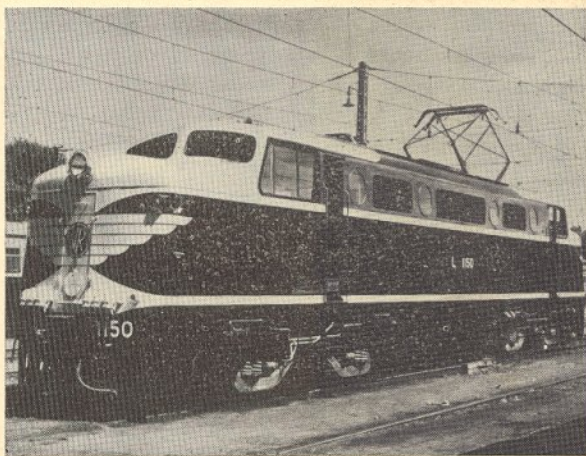
riólica de mais de 14 dias e de menos de três anos deve ser apresentado pelos viajantes provenientes de qualquer país, excetuando-se a Austria, a Bélgica, a Dinamarca, a Espanha, a Finlândia, a Grécia, a Irlanda, a Islândia, a Itália, o Luxemburgo, a Noruega, os Países Baixos, Portugal, a Grã-Bretanha, a Suécia, a Suíça, a Alemanha, a Turquia, Jugoslávia, o Canadá, os Estados Unidos, os departamentos franceses de Além-mar, a Argélia, a Tunísia, Marrocos, Tânger, Oceania, Síria, Líbano, Israel, bem como um certificado de vacinação para as zonas epidêmicas e endêmicas de cólera. Nenhuma formalidade, porém, para a saída.

SUÉCIA A avaliar pelo número de quilómetros de via electrificada em corrente monofásica, a Suécia pode ser considerada o país com maior experiência sobre o assunto.

O total das linhas electrificadas em monofásica na Alemanha, Suíça e Austria, atinge 6.900 quilómetros.

A Suécia só por si tem 7.000 quilómetros, isto é, mais 100 quilómetros do que esses três países juntos.

ITALIA A viagem entre Milão e Nápoles é feita num comboio rápido, formado por sete unidades — quatro carruagens para passa-



25 destas locomotivas de 2.400 cavalos de força e 1.500 volts estão sendo construídas em Lanchashire para «Victorian Government Railways», Austrália

geiros, com um total de 160 lugares; uma carruagem restaurante, um vagão para bagagem e um vagão de serviço.

O comboio é dos mais modernos em serviço no mundo e desenvolve a velocidade de 160 quilómetros por hora.

Os antigos combatentes belgas

visitam o nosso País no corrente mês

O conselho de administração da União Fraternal dos Antigos Combatentes Belgas deliberou retribuir a visita que, em Maio do ano passado, os antigos combatentes portugueses da Guerra de 1914-1918 fizeram à Bélgica.

A Liga dos Combatentes da Grande Guerra nomeou uma comissão composta pelos srs. general Ferreira Martins, como Presidente, coronel Fernand Burniat, como delegado da «Amicale des Anciens Combattants Belges Résidant au Portugal», como vogal, e Carlos d'Ornellas, como delegado da Comissão Central Administrativa da L. C. G. G.

Está definitivamente assente que a viagem dos combatentes belgas, que terá também interesse turístico, se realizará este mês, com duração de 16 dias.

Os combatentes, que viajarão em autocarro, terão a oportunidade, na sua viagem para Portugal, de visitar várias cidades da França e da Espanha, entrando no nosso País por Vilar Formoso e visitando, sucessivamente, Guarda, Viseu, Porto, Coimbra, Leiria, Batalha, Alcobaça, Caldas da Rainha e Lisboa, e aqui permanecerão três dias, com o fim de percorrer os arredores da capital, como Estoril, Cascais, Mafra e Sintra.

Na sua viagem de regresso, visitarão Évora, Vila Viçosa, Borba e Elvas, de onde seguirão para Badajoz.

Na Espanha, visitarão, entre outras cidades, Madrid e Toledo, e, na França, permanecerão algumas horas em Lourdes.

O programa está definitivamente organizado como se segue:

Dia 13 — Chegada, pelas 17 horas, a Vilar Formoso, onde serão aguardados pela Comissão de Recepção.

Partida para a Guarda, onde jantam e pernoitam no Hotel de Turismo.

Dia 14 — Partida da Guarda às 7,30 h. para o Porto. Paragem em Viseu para a visita à Sé e ao Museu Grão Vasco.

Chegada ao Porto pelas 13 h. Almoço no Grande Hotel do Porto. Visita à cidade. Recepção na Agência da Liga dos Combatentes. Deposição de flores no Monumento aos Mortos. Jantar e pernoita no Grande Hotel do Porto.

Dia 15 — Partida do Porto às 8 h. para Coimbra.

Chegada a Coimbra às 11 h. Recepção.

Almoço no Hotel Avenida.

Visita à cidade. Jantar, e pernoita nos Hotéis Avenida e Coimbra.

Dia 16 — Partida de Coimbra às 7,30 h. para Lisboa.

Paragem em Leiria, e na Batalha para a cerimónia de homenagem ao Soldado Desconhecido Português.

Paragem em Alcobaça. Visita ao Mosteiro. Almoço na Pousada de Óbidos.

Chegada a Lisboa pelas 20 h. Jantar e pernoita no Hotel Francfort.

Dia 17 — Em Lisboa, visita à cidade, e almoço oferecido por antigos combatentes portugueses. Visita à Liga dos Combatentes e banquete por esta oferecido.

Dia 18 — Excursão a Mafra, Sintra e Estoril. Almoço na Estalagem de Penaferrim. Jantar no Estoril, com variedades. Refeições oferecidas pelo SNI. Regresso a Lisboa.

Dia 19 — Partida de Lisboa, às 9 h. para Badajoz.

Almoço em Évora, às 13 h. Paragem em Vila Viçosa e visita ao Palácio Ducal. Chegada a Elvas às 18 h.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O *Setubalense* transcreveu, em dois números, o artigo «Restaurantes Ferroviários e Pratos Regionais», do nosso ilustre colaborador e querido amigo Guerra Maio, recentemente publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Agradecemos, em nome do autor, a transcrição.

Recortes sem Comentários

Toiro morto a tiro

Há dias, quando alguns bois davam entrada no Mercado Geral de Gados, em Entre-Campos, um toiro bravo, de Francisco Matos Duarte, da Malveira, que seguia entre eles, sem que os seus condutores o soubessem, (de noite todos os toiros são bois...) colheu um deles e largou em furiosa correria, em direcção à Baixa, percorrendo as avenidas da República, de Fontes Pereira de Melo e da Liberdade, e chegando ao Rossio, onde investiu contra vários indivíduos que lhe apareciam à frente.

Ao princípio da Rua do Carmo, foi atingido por uma cornada um indivíduo, que foi tratado de uma escoriação, no Hospital de S. José, recolhendo depois à sua residência.

Novas correrias, várias colhidas — das quais mais duas obrigaram a curativos naquele hospital — e o toiro, depois de dar uma marrada num «eléctrico», no Poço do Borratém, desembocou em plena Mouraria, no Largo de Martim Moniz, seguido já por numerosos indivíduos, muitos dos quais em automóveis.

Sucederam-se os trambolhões e os tiros de pistola, disparados por diversos guardas da Polícia de Segurança Pública, para ver se conseguiam eliminar aquele perigo para os transeúntes.

Jorrando sangue por vários pontos do corpo, o animal dirigiu-se à Rua de São Julião, onde havia de terminar a sua carreira efémera de toiro de lide, à esquina da Rua da Madalena...

Foi o caso que um guarda, à paisana — o n.º 3930, da esquadra da Mouraria, António de Almeida — perdendo o amor ao pêlo e a uma gabardina e às calças que ficaram estragadas, o pegou valentemente, de cara, o que tornou

possível subjugar o bicho, com a intervenção de polícias e populares e o emprego de uma corda.

«Dominado» — sem ser no sentido tauromáquico — o toiro foi «rematado», não com estocadas ou «descabellos», mas com mais alguns tiros de pistola (no total foram 26) e acabou por dar entrada, morto, no Mercado Geral de Gados, de onde se evadira de madrugada, a caminho da Avenida da Liberdade.

As pessoas feridas pelo toiro, que receberam curativo no Hospital de S. José, foram: o electricista Eduardo Sampalo, de 50 anos, natural de Beja, colhido na Rua do Carmo; e Emilia Mota, de 50 anos, mulher a dias, moradora na Calçada do Forte, 36, 3.º.

(Do Diário de Lisboa)

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

Uma viagem tranquila!

Só com vidros inestilhecáveis

COVINA

A SAIR:

Manual
do
Viajante
em
Portugal
1.º VOLUME

PEDIDOS À

«Gazeta dos Caminhos
de Ferro» — Rua da
Horta Seca, 7-1.º-LISBOA

Novo material para a C. P.

Alargando a notícia que, com o título acima, publicámos no nosso último número, temos o prazer de registar nestas colunas que já chegaram a Lisboa, por via marítima, no dia 10 de Março, 2 automotoras holandesas «Diesel-Eléctricas», de via larga, de cinquenta toneladas cada uma e com a lotação de 74 lugares de 1.^a e 3.^a classes. Estas locomotoras, construídas em Roterdão, fazem parte de uma encomenda de 35 das quais 10 são para via estreita. Dessa encomenda fazem parte mais 20 atrelados, sendo 12 para via larga e os restantes para via estreita.

Com uma destas automotoras fez-se já uma viagem de experiência entre Lisboa e Caldas da Rainha, tendo sido o trajecto realizado em cerca de hora e meia. Entre as pessoas que tomaram parte na viagem experimental viam-se os srs. Prof. Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração e outros administradores; Eng.^o Roberto de Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., vários funcionários superiores e técnicos da empresa construtora, que, propositadamente, vieram ao nosso País, a fim de assistirem às experiências. Essa viagem deixou em todos as melhores impressões.

Também chegaram no mesmo dia à estação de Santa Apolónia 3 magníficas carruagens francesas, tipo Budd, inteiramente metálicas, de aço inoxidável, primeira entrega de uma encomenda de 7 unidades. Estas carruagens, compostas de 1.^a e 2.^a classes, com compartimentos, respectivamente, de 6 e 8 lugares, destinam-se ao serviço internacional.

Como se vê, a chegada deste material confirma que continua a cumprir-se, em grande ritmo, o programa de renovação do nosso sistema ferroviário, cuja execução, como é sabido, coincidirá com a electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento.

Para os trabalhos de reequipamento, renovação da via e electrificação do ramal de Sintra, o Plano do Fomento destina a verba de 300 mil contos.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.^a REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», Série III, n.º 66, de 19 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações de 12 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos (reimpressão de 1951), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela qual é criada a rubrica própria «Vinho de pasto em garrações de vidro com revestimento de cortiça, palha, junco ou vime» e atribuído o respectivo tratamento tarifário.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 71, de 25 de Março, 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 desta Direcção-Geral de 18 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecida também a modalidade de cadernetas contendo vinte e cinco senhas da taxa de velocidade, com validade para o percurso de 50 km. cada senha, cujos preços correspondem a metade dos preços das actuais cadernetas de cinquenta senhas.

O que todos devem saber

Hora de Verão

No próximo dia 4, Domingo, os relógios serão adiantados 60 minutos, começando assim a vigorar a hora de verão, que se prolongará até o dia 3 de Outubro.

CEL

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

PELA

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

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}

Rua da Luta, 30, 4.º andar

L I S B O A

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

LISBOA E O SEU PORTO

NO SÉCULO XVII

O «Boletim do Porto de Lisboa», num dos seus últimos números, publicou alguns excertos muito interessantes do livro *Do sítio de Lisboa, sua grandeza e povoação*, escrito em 1608 por Luís Mendes de Vasconcelos, militar e homem de letras.

Prestou Luís Mendes de Vasconcelos altos serviços à pátria. Combateu no Oriente e em 1617 foi nomeado Governador de Angola, cargo a que renunciou em 1621, para regressar, possivelmente cansado e doente, à sua querida Lisboa, onde, passados meses, faleceu.

M. Fernando Dinis, na sua obra «Portugal Pitoresco», publicada em Lisboa em 1874, inclui largas transcrições da edição de 1786 da obra de Luís Mendes de Vasconcelos.

O «Boletim do Porto de Lisboa», respigando alguns trechos da obra do escritor setecentista, trouxe aos homens de hoje uma visão curiosa da antiga Lisboa, e do valor do seu porto, que não era pequeno, pois nele, na expressão de Luís Mendes Vasconcelos, já havia *uma grandíssima cópia de navios estrangeiros*, com os da *própria terra, que por toda a África, Ásia e Novo Mundo se espalham*.

Por nossa vez, vamos arquivar também alguns trechos da obra em questão.

Lisboa, nobilíssima cidade

...Lisboa... esta nobilíssima cidade está na foz do Tejo, e metendo ele as suas águas no mar oceano, é a sua foz, como porta a toda a Espanha e a toda a Europa, por onde recebem as nações dela notícia de muitas coisas que neste grandíssimo mar até nossos tempos estiveram escondidas, e assim por ela entrou a notícia e conhecimento de muitos portos, ilhas, promontórios, reinos, províncias e nações de que se não sabia.

Pelo que, assim pela colocação do sítio, como pelas disposições, deve esta cidade ser preferida a todas as outras da Europa, e pelo conseguinte a todas as do Mundo; e assim a ela mais do que a todas convém fazer grandes conquistas e ter o império de grandíssimas províncias».

A posição de Lisboa e o seu porto

«Considerando a cidade de Lisboa; a respeito das partes do mundo, nenhuma das referidas lhe faz vantagem, e não errará quem afirmar que a todas excede, porque ela está situada na mais ocidental da Europa, tendo diante de si o grande oceano, o qual entrando pela terra faz uma larga enseada que termina no cabo Finis Terrae, pela parte do norte, e pelo meio-dia no de São Vicente, ficando estes dois promontórios como duas balizas da sua grandeza, mostrando com a larga porta que abrem ao mar e que toda a abundância do mundo deve entrar por ela. No meio desta enseada acaba o Tejo o seu curso e a duas léguas da foz dele está Lisboa, da qual saindo para o meio-dia se pode correr com muita facilidade toda a costa de África que banha o mar Atlântico, e embocando pelo estreito do Mediterrâneo todo aquele mar, e da parte do norte em brevíssimo tempo se navega toda a costa de França, Bretanha, Flandres e Alemanha, e as mais ilhas deste mar, e defronte dela está a terra novamente descoberta, tão rica como o mundo todo sabe; e alargando a navegação, que mar, que porto, que costa há em toda a África e Ásia, que não naveguem os navios de Lisboa, tendo aos mais deles chegado a nossa armada com prósperos sucessos.

E ajuntando a esta facilidade de navegação o seguro e capacíssimo porto, a inumerável gente que há nesta cidade e a muita que concorre a ela de todas as partes, é tão frequentada dos mercadores, que por seus cómodos e proveitos navegam de umas partes em outras, que não sei de nenhuma de tanto comércio e trato».

Terra criada para ter o império do Mundo

«...Lisboa... não só está livre de todas as coisas que a podiam fazer de ruínas ares, mas é de tão excelente natureza o ar que cobre todo o seu território que os rios dele, a terra e mais águas devem ser de tão saudável natureza, como a terra de Pelesine, que diz Plínio que sara todas as feridas. E assim de todo o território de Lisboa parece que da terra, fontes e rios respiram suavíssimos vapores,

amigos da natureza humana; porque é coisa certíssima que a benignidade dos ares deste sítio não é só por natureza deleitosa pelo seu temperamento, mas de grandíssimo proveito para algumas doenças, como se vê nos quartanários, que adoecendo em outras partes, saram muitos, vindo a Lisboa. E é prova clara do benigno temperamento dela, ver que em todo o seu território no verão se não foge da calma, nem no inverno se busca para o frio muita defesa; no que parece que a salubridade do ar livra do dano que estes dois tempos com a seu rigor em toda a parte fazem. E não é menos prova disto produzir a terra do seu termo quando as outras secas e nuas aparecem, não só na diversidade de árvores salutíferas que em todos os tempos se vendem na feira das terças-feiras mas raras e boninas, sem nenhum artifício humano. E assim parece que Deus criou esta terra para ter o império do mundo, pois a preservou de tudo o que lhe podia fazer dano, e lhe deu tudo o que a podia engrandecer».

A populosa região de Lisboa

«Mas Lisboa não só a cidade em si é grande, e habitada de infinito povo, mas todo o seu distrito é tão povoado que se não sai dela para alguma parte que se não caminham algumas léguas por entre lugares, povoações, quintas e casas, tão habitado tudo, que estão sempre as estradas tão cheias de gente, como as ruas em populosas cidades».

O tráfico rico e volumoso do porto de Lisboa

E descreve o autor o tráfico do porto de Lisboa: «Lisboa não só tem o comércio da Índia, mas o de todo o mundo, que nela comerceiam todas as nações do grande oceano e do mediterrâneo; a ela vêm as preciosas coisas da China; as aromáticas de Maluco e Ceilão, e a rica pedraria da Índia, e o âmbar de todas as partes donde o mar deita, o marfim de Angola, o ébano de Moçambique, o açúcar do Brasil, as holandas de Flandres, os panos de Inglaterra, os vidros de Veneza, as telas de ouro de Milão, as sedas de Nápoles e Sicília, as caixas de Florença e, enfim, que coisa de estima e preço há em todas as províncias do mundo que não venha a Lisboa em tanta abundância que ordinariamente *há no rio e porto dela uma grandíssima cópia de navios estrangeiros, com os da própria terra, que por toda a África, Ásia e Novo Mundo se espalham.* E sendo Itália de tanto comércio marítimo, por ser quase toda cercada do Mediterrâneo e Adriático, ouvi já afirmar a pessoas que bem o sabiam *que em todos os povos dela juntos não há tantos navios naturais e estrangeiros como no porto de Lisboa.*

E não é grande maravilha, porque se aconteceu já entrarem nele em uma maré *duzentos navios de mercancia*, e muitas vezes cento, setenta e cinquenta, e daqui para baixo há poucos dias que não entrem

e saiam navios carregados. E assim qual outra cidade tem o comércio de Lisboa, nem mais abundância das coisas que de fora vêm às cidades?

Um estrangeiro notou em prova disto, que não há nenhuma nação cujos naturais vindo a Lisboa não achem da sua própria terra ou vizinhos.

A beleza da cidade e do seu porto

«Cobre Lisboa os outeiros e vales que já dissemos com as fábricas das casas e templos, dando com isto grande comodidade de alegre vista, aos mais dos seus moradores, porque das mais casas, estando edificadas nas ladeiras e cumes dos montes se vê grande parte da cidade e do seu rio...

...E assim da maior parte das casas se vê uma grande máquina de unidos edifícios, ou junto com isto o mar, ou verdes hortas; e se estas vistas são alegres julgue-o quem as goza. E as casas que estão chegadas ao mar, de modo que delas se vêem distintamente as grandes e pequenas embarcações umas amarradas e outras navegando...

...E não só gozam desta alegre e formosa vista aqueles a quem coube por sorte viver em casas donde a tenham, mas todos os homens que vêm a esta cidade podem gozar dela indo passear aos outeiros de Nossa Senhora da Graça, do Carmo, do Castelo, de Santa Catarina, das Chagas, que de todas estas partes se vêem algumas das coisas referidas; e de algumas todas: são lugares comuns a que todos livremente podem ir. E aqueles que se recrearem de grandes e espaçosas praças têm a do Rossio, que se não sabe em outra cidade de outra tamanha cercada de nobres casas e grandes templos; e o Terreiro do Paço que tenho por maior, medindo dos paços até aos contos, o qual tendo pela parte da terra estas ilustres e reais fábricas dos contos, tem pela do mar ordinariamente tantos navios postos com as proas em terra, e outros amarrados no mar, que os mastros e entenas parecem um grande bosque de espessas árvores.

Pois o passeio de São Roque até descobrir a Boa-Vista não pode ser coisa mais agradável vendo, depois que se sai dos moinhos do vento, de uma parte o vale da Nunciada cheio de hortas, e ilustres casas até Andaluzes e da outra a Boa-Vista, e todo o seu mar até fora da barra, e os de caminhos de Belém e Enxobregas, há a quem os quiser mais largos, que cidade tem outras mais alegres, nem com melhores fins? Acabando um no sumptuosíssimo e real convento de Belém, digno enterro dos nossos reis, e outro na devota e santa casa da Madre de Deus, e no religioso convento de São Francisco. E o passeio do mar não é inferior a nenhum das referidas; porque olhando para a terra se vê, não sem admiração, a grande cidade que se levanta sobre as ladeiras que olham para aquela parte, e para a inumerável quantidade de navios e barcas, fazendo outra grandíssima cidade naval».

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL,
BRASIL, ENTRE ANGOLA
E O NORTE DA EUROPA E
— AMÉRICA CENTRAL —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique

Telefone 22342

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — **LISBOA**

Telefone 6 4972

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

Tosse?

