

22.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1955

Número 1611

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA FM 1888

REVISTA QUINZENAL



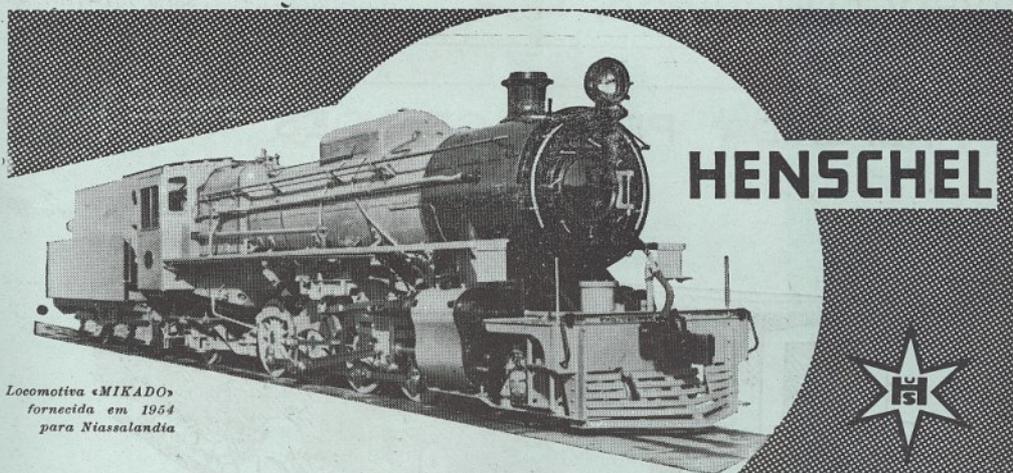
**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

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

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

**REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Seca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20468—LISBOA



Locomotiva «MIKADO»  
fornecida em 1954  
para Niassalândia

**Programa de fabricação de Locomotivas:**

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção  
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL  
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Genera-  
l-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

**HENSCHEL & SOHN** EM **KASSEL**

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

# AVERY

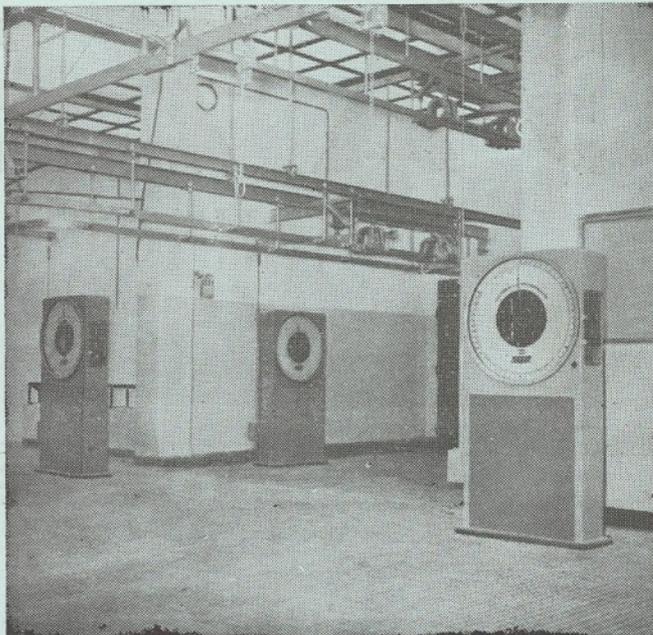
A MARCA ESCOLHIDA PARA O NOVO  
MATADOURO MUNICIPAL DE LISBOA

Básculas automáticas,  
Básculas de pesagem contínua,  
Básculas de descarga automática,  
Básculas de pesar camions,  
Básculas de Caminhos de Ferro,  
Básculas ensacadoras,  
Básculas eléctricas,  
Básculas aéreas,  
Básculas para pesagens com pesos pre-  
determinados,  
Básculas com plataforma com grades  
para pesagem de gado,  
Básculas para todos os fins.

Quem tiver um problema de pesagem para resolver, qualquer  
que ele seja, podem auxiliá-lo os 224 anos de experiência da  
**AVERY** com a sua técnica

ORÇAMENTOS GRÁTIS

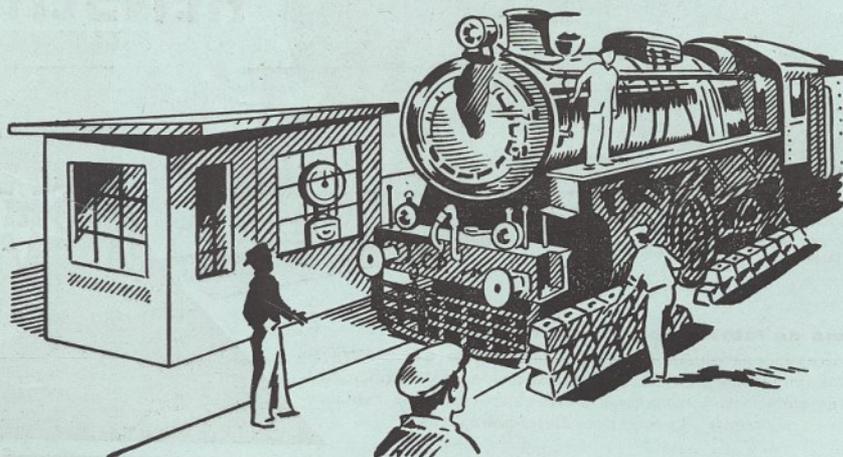
Uma secção do novo Matadouro Municipal de Lisboa, vendo-se  
algumas básculas **AVERY** ali instaladas, para con-  
trole e pesagem



**Avery Portuguesa, L. da**

Sede: LISBOA - Rua Braamcamp, 66-70 - Telef. 4 2001  
Filial: PORTO - Rua D. João IV, 23 - Telef. 2 2144  
Agências | COIMBRA - Rua da Sofia, 164 - Telef. 4 512  
PUNCHAL - R. Ferreiros, 18 - Tel. 318-2286

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



**BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM  
ROMÃO & COMPANHIA**

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 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. CABREKA*, Apartado 4069 Madrid

# 1611

1 — FEVEREIRO — 1955

# ANO LXVII

## Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$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

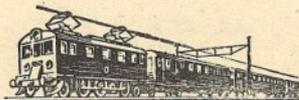
**COLABORADORES:**

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 MONTÊS  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
J. L. COELHO DOS REIS  
ORLANDO GALRINHO PERNES



**S U M A R I O**

Reuniões ferroviárias . . . . .	433
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	434
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i> . . . . .	435
Publicações recebidas . . . . .	436
Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .	436
Miscelânea Ferroviária por <i>ABEL TIROL</i> . . . . .	437
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .	439
Há 50 anos . . . . .	440
Recortes sem Comentários . . . . .	441
Brindes e Calendários . . . . .	442
O tráfego de longo curso . . . . .	442
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i> . . . . .	443
Linhas Estrangeiras. . . . .	444
Parte Oficial . . . . .	446
Espectáculos . . . . .	446



# Reuniões ferroviárias

**Lisboa vai receber, no próximo dia 23,  
delegados dos Caminhos  
de Ferro de 17 países**

**D**E 23 do corrente a 2 de Março, Lisboa vai ter como hóspedes nada menos de que 110 delegados dos caminhos de ferro de 17 países europeus. A escolha da nossa capital para a reunião das 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> subcomissões da U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) só pode lisonjear-nos e honrar-nos. Mais do que um acto de cortesia, a escolha obedece também ao prestígio crescente do nosso País, às nossas excepcionais condições turísticas, à tradição nunca desmentida da nossa hospitalidade, e, sobretudo, à importância dos nossos caminhos de ferro, em vésperas de novos e notáveis melhoramentos.

Lisboa converteu-se, nestes últimos anos, numa das principais capitais europeias de congressos. A próxima reunião das 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> subcomissões da U. I. C. vem consagrar, mais uma vez, todos os seus justos títulos. Estamos, pois, todos de parabéns.

Os países que serão representados na próxima reunião, que se realizará em Santa Apolónia, sob a presidência de Mr. Parmentier, director do Material e Tracção da S. N. C. F. F. e Presidente da Comissão da U. I. C., são os seguintes, por ordem alfabética:

Alemanha Ocidental, Austria, Bélgica, Checoslováquia, Dinamarca, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Jugoslávia, Noruega, Países Baixos, Polónia, Romania, Suécia e Suíça.

O presidente da 4.<sup>a</sup> comissão é o Dr. Má-

rio Cirillo, engenheiro dos Caminhos de Ferro Italianos.

Durante as sessões de trabalho, serão lidos vários estudos e apresentados, entre outros, os seguintes assuntos, de grande interesse e actualidade:

Sinalização e Regulamentação; comando centralizado da Circulação; ramais particulares; frenagens; tracção eléctrica; tracção Diesel; cargas sobre carrilhos; carruagens; telecomunicações; características dos vagões unificados; passagens de nível, automotoras, etc..

Estamos a três semanas de distância de um acontecimento importante e de projecção. A reunião das 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> subcomissões da U. I. C. traz-nos a Portugal 110 delegados de caminhos de ferro, que representam 17 países europeus.

São individualidades de alta categoria social e profissional, como ministros e engenheiros, os nossos visitantes. Muitos deles, supomos, visitam Portugal pela primeira vez.

Desde já podemos ficar com a certeza de que nenhum deles deixará de levar do nosso País uma impressão grata, pois, como é hábito entre os bons hábitos nacionais, lhes serão proporcionados alguns passeios de carácter turístico.

Temos a casa em ordem de receber hóspedes e os nossos caminhos de ferro, com o novo material rolante, não nos envergonha, antes, pelo contrário, nos enche de justo e não pequeno orgulho.

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Ainda Garrett

O distinto escritor Fernando de Araújo Lima, no primeiro número da «Revista do Norte», — o Porto continua a ser uma grande capital do Espírito — escreveu o seguinte sobre Almeida Garrett e o centenário da sua morte:

«Continuemos a falar de Garrett. Mas, por enquanto, sobre Garrett, pouco há que dizer. Passou, um dia destes, o centenário da sua morte. Seria inoportuno, ou até importuno, repetirmos aqui, a seu respeito, o que disseram oradores, publicistas e periodistas no auge das comemorações. Cremos que todos eles esgotaram a facúndia, o saber e o incenso em honra de Garrett. Alguns, para se salientarem, pegaram num calhau e atiraram com ele à cabeça do ídolo. Pouco mal lhe fizeram, que não lhe acertaram. Nem de raspão o feriram. Nem sequer, no desacerto, os vestidos lhe mancharam — como ele diria. E' que ficou como era: um talento capaz de mil talentos, um coração capaz de mil amores e uma alma capaz de se atirar a mil batalhas sem conhecer desesperança».

Quase no final do seu belo artigo, Fernando de Araújo Lima formulou este voto: «Os mortos passam depressa, e o centenário é uma segunda morte. Não o seja para Garrett. Que o centenário, para ele, seja uma segunda vida».

Garrett, com as «Viagens na minha Terra», com as suas líricas, com o «Frei Luís de Sousa» continua vivo. Garrett nem sofre o desgaste do tempo e muito menos é atingido pelos calhaus que lhe atiram os zóilos, como dizia Bocage dos seus inimigos.

## A electrificação da linha de Sintra

Dentro de breves semanas iniciam-se os trabalhos da electrificação da linha de Sintra. A histórica vila, que foi residência de reis e de príncipes, está pois de parabéns. De parabéns está também a população de Lisboa, principalmente aqueles que só podem viajar aos domingos, porque vai ter transportes mais rápidos e mais frequentes para um dos pontos mais encantadores do País.

Ao longo da linha criaram-se e desenvolveram-se risonhas povoações, como essa adorável Rinchoa, a que Leal da Câmara tanto quis.

Se foi D. Afonso Henriques que tomou Sintra aos mouros, a C. P., com a electrificação da linha, faz, simbolicamente, a sua reconquista, aproximando-a mais de Lisboa.

## Os nossos artistas



Grupo escultórico de Xavier da Costa, integrado nas decorações do «Teatro Micaelense»

## Antologia

### RETRATOS

*Olha a gente um retrato, e os olhos param  
Cismando no passado, com tristeza:  
Assim acorda neles, mais acesa,  
A lembrança de alguém que muito amaram.*

*Aquele olhar pasmado agora encaram  
E o rosto frio, sem cor e sem viveza:  
Que é dele o riso ali, que é da beleza  
Que em vida já com ânsia namoraram?!*

*Se em vão se espera agora ouvir ainda  
Palavras doces dessa boca linda  
Que ali parece muda, por maldade,*

*E, se é tudo ilusão quanto se vê  
Num retrato, guardá-lo para quê?  
Senão para mais dor duma saudade?!...*

HUMBERTO DE BETTENCOURT  
(Agoriano)

## CRÓNICAS DE VIAGEM

## P O R E S P A N H A

XXII

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

PONTEVEDRA é capital de província da Galiza, e é outra das muitas cidades beneficiadas por um clima benigno, que aviva as suas frutas e as flores dos seus jardins, que são considerados, pela suavidade e harmonia paisagística, rivais dos jardins ingleses. Grandiosos e bons edifícios, alguns deles admirados como monumentos de arte, e recintos consagrados ao culto, formam na cidade, que é grande, um conjunto de beleza, que agrada de momento e obriga o visitante a estacionar por largo tempo aproveitando o clima temperado da cidade e esquecendo-se, por vezes, de que tem de seguir viagem, a não ser que queira almoçar nesta linda terra de boa arte culinária e onde os cozinheiros dos restaurantes típicos são dotados de grande saber e possuem notável finura de dedos para preparar admiráveis piteus em refeições inesgotáveis. É paragem quase obrigatória dos conhecedores de boa comida, que organizam a sua viagem de maneira a chegar aqui a horas de almoçar em qualquer dos seus dois curiosos restaurantes regionais. Não parece uma cidade de grande desenvolvimento comercial ou industrial mas, sim, uma estância termal. No entanto, fazem-se grandes culturas nos seus arredores e é bem aproveitado o solo, que tudo produz.

Vamos a caminho de Vigo — 55 quilómetros — mas já com a ideia de fazer um desvio de trinta e dois quilómetros para uma rápida visita a La Toja, estação balnear por excelência, com encantos naturais para veraneio e dotada de um bom e luxuoso hotel. O trajecto nada tem que se compare ao anterior, pois é monótono e falto de beleza na sua paisagem. Só perto da estação balneária e depois de passar a velha e histórica ponte, e atravessar o pinhal, é que encontramos, como por encanto, La Toja, com toda a sua beleza marítima. Chamam-lhe a *célebre ilha de Pontevedra*. Não fica mal o título que o povo dá a esse espaço de terra rodeado de água por todos os lados, onde não faltam todas ou quase todas as manifestações desportivas, que são também um óptimo atractivo aos olhos dos veraneantes.

O regresso faz-se pelo mesmo caminho até à estrada que nos conduz a Vigo.

Depois de uma boa jornada, onde apreciámos uma paisagem que muito se parece com a do nosso formoso Minho, atingimos essa cidade alegre e sumptuosa, que se chama Vigo.

Bastante populosa, pois possui perto de oitenta e dois mil habitantes, e bastante progressiva, tem ruas largas e bons edifícios, e o seu porto tranquilo e pacífico é base de grande actividade do comércio conserveiro. Ali trabalham mais de dez mil operários, que transportam toneladas e toneladas de caixas com conservas, que são distribuídas pelos barcos que fazem escala para as linhas inglesas, francesas, alemãs e holandesas.

Não deixa de ser interessante dar umas notas históricas acerca duma cidade que, como esta, lutou pela sua independência económica e venceu a concorrência dos que pretendiam infiltrar-se política ou comercialmente na sua vida e nos seus destinos.

O porto de Vigo foi teatro de trágicos acontecimentos tendo sempre a rondar-lhe a porta os desafidores, que lhe invejavam o vigor e o progresso dos grandes trabalhadores do mar.

Resistiu Vigo durante a guerra entre a protestante Isabel, rainha de Inglaterra, e Filipe II, rei de Espanha, nos constantes ataques feitos pelo almirante inglês Francis Drake, cujo objectivo permanente era a destruição da armada espanhola. De 1540 a 1595 a luta foi sempre acesa entre as duas esquadras. A 12 de Outubro de 1702, a frota anglo-holandesa, capitaneada pelo duque de Ormond e pelo almirante Jorge Rooke, que tomou Gibraltar em 1704, andando no seu rumo ao longo das costas de Espanha, travou forte batalha contra a armada franco-espanhola, que comboiava os galeões portadores de avultadas riquezas coloniais. Essa luta só teve fim quando todos os navios franceses e espanhóis foram incendiados e submergidos. Em 1808 foi tomada a cidade pelos franceses, até que, em meados de Março de 1809, os espanhóis infligiram grande derrota ao general Hugo Charlot, que, à frente de mil e trezentos franceses, foi obrigado a capitular.

Vigo, em paz, deu largas à sua expansão, enriqueceu com os seus próprios recursos naturais e apetrechou e melhorou o seu porto, que é considerado, hoje, um dos principais da Europa. Cidade de arquitectura moderna, tomou, nos últimos anos, uma extensão progressiva de tal ordem, que, ligada às suas belezas naturais e aos seus recantos pitorescos é de grande atracção turística para quem gosta de viajar. Os seus arredores são de belo colorido perante o magnífico porto pesqueiro, igualmente de ambiente e atractivos permanentes na estação calmosa.

Deixamos Vigo para alcançar a fronteira portuguesa, e, até Tuy, são 29 quilómetros. De Vigo até Porriño são 14 quilómetros, distância que se pode percorrer de carro eléctrico para atingir esta pequena vila, onde perto de oito mil pessoas exploram a indústria de conservas. Tuy é uma velha vila de 14.000 habitantes, muito nossa conhecida, pois ali visitámos, em várias épocas, o comandante Henrique Mitchel de Paiva Couceiro, esse português de lei cuja repetição do seu nome obriga a pessoa que o pronuncia a curvar-se respeitosamente pela sua memória como homenagem a um dos homens mais notáveis do nosso tempo. Mas, como iam escrevendo, Tuy é uma vila velha, de estilo romano e bastante curiosa, com a sua catedral, que foi restaurada por diversas vezes, sofrendo por isso transformações várias. Apresentando, no seu início, as características do estilo da de Compostela, sofreu depois a influência do estilo ogival.

De Tuy a Valença do Minho é um pulo e passando as duas fronteiras é evidente que já estamos em terra portuguesa e bem portuguesa.

FIM

## Publicações recebidas

### «Lisboa Carris»

O n.º 27 da magnífica revista «Lisboa Carris», correspondente aos meses de Novembro e Dezembro, reproduz, na capa, uma escultura em barro do século XVIII, atribuída a António Ferreira e existente no Museu Nacional de Arte Antiga, e abre com a Mensagem de Fim de Ano, assinada pelo sr. R. J. Smith, administrador-Geral da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Colaboram neste número, com artigos muito interessantes, os srs. A. Jervis Pereira, F. de Avillez, Alfredo dos Santos, Eduardo Miranda Neves, António F. Regada, Policarpo Lemos, Pinheiro de Abreu e Silva Bastos. A colaboração artística é de Emilio Loureiro.

Felicitemos os distintos director e redactor prin-

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

Pelo Secretário-geral de Angola, dr. Júlio Santana Godinho, em representação do Governador-Geral, capitão Silva Carvalho, foi inaugurado, em 19 de Janeiro, o segundo troço de via larga, em bitola internacional de África, do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

O comboio inaugural partiu de Vila Arriaga às nove horas, e nela tomaram lugar, além do secretário-geral, o governador da Província da Huila, dr. Cruz Alvura; o vice-presidente de Fomen'o, eng. Melo Vieira; os directores dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola e outros convidados de categoria.

A viagem fez-se nas melhores condições. A chegada do comboio a Sá da Bandeira foi apoteótica, vendo-se entre a multidão velhos colonos madeirenses, pioneiros da ocupação. O acontecimento foi assinalado com o descerramento duma placa comemorativa.

cipal de «Lisboa Carris», respectivamente srs. Francisco Avillez e Silva Bastos, pelo brilho deste número especial da sua excelente revista.

### «Panorama de Geografia»

Com o fascículo n.º 19 da obra monumental—«Panorama da Geografia»—editada pela «Cosmos», terminou o Livro II, inteiramente consagrado à Geografia Biológica, e iniciou-se o Livro III, com a Geografia Humana, tradução da obra «La Terre et l'Évolution Humaine» (Introduction Géographique à l'Histoire) por Lucien Febvre, membro do Instituto da França, com a colaboração de Lionel Bataillon.

Obra de excepcional valor de interesse científico, a sua consulta será sempre proveitosa a todos os professores e estudiosos para quem é indispensável o conhecimento das transformações e fenómenos da Terra e da evolução do Homem.

«Edições Cosmos», com a publicação do «Panorama da Geografia» presta, continuamos a dizer, um um grande serviço à cultura.

### A Itália (Notícias turísticas e ferroviárias)

Recebemos o n.º 78, correspondente a Dezembro, da edição, em francês, da revista «A Itália», órgão de propaganda turística e ferroviária publicada pela ENIT e pelos Caminhos de Ferro do Estado.

Profusamente ilustrada, *L'Italie* serve perfeitamente o seu objectivo, podendo considerar-se uma das publicações mais interessantes, no seu género.

# Miscelânea Ferroviária

P o r A B E L T I R O L

A estação de Chesham é de todas as estações dos caminhos de ferro ingleses a mais bem ajardinada, e a que cultiva as mais belas e raras rosas de Inglaterra, pelo que é raro o ano que não recebe o primeiro prémio. Ora desde há algum tempo, que o pessoal da estação notava a falta de muitas rosas depois da passagem matutina de certo comboio para Londres. O furto fazia-se enquanto o pessoal ocupado com a paragem desse comboio não podia, entre a turba de passageiros, policiar o jardim da estação. Mas o chefe teve uma ideia genial: desfolhou algumas rosas e tornou a pegar as pétalas à haste com um pouco de goma. Na manhã seguinte, quando todos os passageiros já tinham embarcado e o maquinista aguardava o sinal da partida, o chefe com dois empregados da estação limitou-se a seguir um trilho de pétalas desfolhadas que do jardim da estação ia até ao compartimento de certa carruagem, onde um passageiro procurava em vão ocultar um lindo ramo. Foi detido e nessa manhã as rosas custaram-lhe duas libras de multa e a... perda do bilhete e do comboio.

\* \* \*

O chefe do tráfego de certo distrito dos caminhos de ferro do Oeste de Inglaterra, enviou há meses a todos os chefes de estação uma circular impressa, relativa às precauções a tomar para evitar acidentes graves. Um dos artigos dessa circular ordenava: «Em caso de nevoeiro cerrado, deverão ser colocados na linha, à distância de 100 metros das agulhas, três directores para chamar a atenção do maquinista». Só depois de distribuída a circular, se notou que uma gralha tipográfica havia feito imprimir a palavra *directores* em vez de *detonadores* (petardos).

## VELOCIDADES

Eis, segundo uma obra recente de M. Schoeller, quais são, actualmente, as velocidades praticamente em uso para os comboios expressos nos diversos países:

	Veloc. média km. à hora	Veloc. máxima km. à hora
Inglaterra . . . . .	74 a 85	125
França . . . . .	65 a 80	120
Bélgica . . . . .	78	100
Holanda . . . . .	72	90
Alemanha . . . . .	65	85
Itália . . . . .	78	80
Áustria e Rússia . . . . .	60	66
Estados Unidos da América	67	126 e acima

Excluindo o Leste dos Estados Unidos, onde encontramos comboios verdadeiramente rápidos, a velocidade comercial dos comboios na America é, em geral, menos elevada que na Europa, contrariamente a uma opinião geralmente admitida.

Por velocidade comercial, entende-se o número obtido dividindo o total de quilómetros percorridos pelo número de horas gastas em os percorrer, sem considerar as paragens. É, na realidade, a única velocidade que interessa ao viajante.

Eis as maiores velocidades comerciais obtidas nos diversos países:

	km. à hora
Inglaterra: Liverpool-Manchester . . . . .	82
Alemanha: Berlím-Hamburgo . . . . .	80,6
França: Paris-Calais . . . . .	73,3
Bélgica: Bruxelas-Ostende . . . . .	72,8
Estados Unidos: Nova York-Filadelfia . . . . .	69,8
Países-Baixos: Amsterdão-Roterdão . . . . .	68,5
Áustria: Viena-Bodenbach . . . . .	57,7
Itália: Bolonha-Brindisi . . . . .	54,3
Suiça: Zurique-Lucerna . . . . .	48
Rússia: Petersburgo-Moscovo . . . . .	45,5
Espanha: Madrid-Irun . . . . .	41,8

Verifica-se que a França tem uma posição das mais honrosas, sob o ponto de vista da velocidade dos comboios rápidos.

É nos Estados Unidos que encontramos comboios expressos vencendo o maior percurso: 3992 km. de S. Francisco a Nova-Orleans, ligadas por um serviço de carruagens directas. Em França a maior caminhada percorrida sem paragem é de Amiens a Calais, cerca de 167 km. Na América, é de 251 km., de Fort-Wayne a Chicago.

(De *L'Illustration*, de 2/IV/1892)

# O GRUPO BRITÂNICO...



*...é sinónimo  
de alta qualidade e  
manutenção económica*

## GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC  
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

**Representantes:**

MONTEIRO GOMES, LIMITADA  
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS  
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

**Representantes:**

E. PINTO BASTO & C.<sup>ª</sup>, LDA.  
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,  
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S  
CONSTRUCTION CO., LTD.**

# CURIOSIDADES

---

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

---

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O homem dormia no automóvel roubado num bairro de Paris. A polícia identificou o. «O Inverno vem aí e quero passá-lo no conforto da cadeia» — declarou.

Confessou-se autor de uma série de roubos que até agora a polícia não conseguiu apurar.

(De *Il Eco*—B. Ayres)

Apenas com 21 anos, Capetillo, jovem mexicano, é simultaneamente toureiro, cow-boy e cantor de «bofetes». Chegou aos E. Unidos para uma temporada de exhibições. Saltou do avião em traje de vaqueiro com dois revólvers na cintura. Detido, foi à presença do juiz, que considerou o caso um truque de propaganda.

(Da revista *Zig-Zag*—Guaíquil)

Um deputado italiano iniciou uma campanha a favor do divórcio no seu país, alegando que nada menos de 4 milhões de italianos vivem actualmente em adultério, e que, em consequência, o nascimento de filhos adulterinos está chegando a uma cifra aproximada dos 60 mil anuais.

(Do semanário *Ken*—Galveston)

Na estreia do filme «O Grande Hondini», em Paris, o ilusionista Grossini deveria sair de um saco em que ele com os pés e as mãos atados seria suspenso à altura de 20 metros em frente do cinema. Reunida a multidão, Grossini desamarrou as mãos e saiu do saco mas ficou suspenso no ar pelos pés, sem poder desatá-los. Foi preciso chamar os bombeiros para o tirar da estranha posição em que ficou, durante quarenta minutos.

(Da revista *The Sign*—Chicago)

Laurêncio Pepper, de Colombes, preso por ter incendiado vinte sete automóveis, numa semana, declarou: — O espectáculo do fogo não me dá prazer. Gosto mas é de ler o que os repórteres escrevem a respeito do incêndio!

(De *The Baltimore News*)

Foi encontrado mel produzido há 2.600 anos, em ânforas descobertas como resultado de pesquisas efectuadas na região de Paestum, a 40 quilómetros de Nápoles. Estavam na sala de um templo grego do século VI antes de Cristo, e continham uma pasta que foi reconhecida como mel, cujos elementos foram conservados graças ao frescor mantidos pelas grandes lajes calcárias que cobriam as paredes.

(Do diário *Manana*—Lima)

Um indivíduo de São Francisco transportava sempre consigo um martelo, uma serra de metais e um formão. Intrigou com isso a polícia, que o interpelou mesmo na rua.

— Isto é para pregar os saltos de borracha dos meus sapatos que se despregam constantemente.

(Do semário *Dochett*—Cincinnati)

Construiu-se em Vancouver um novo edifício dos Correios, que terá escadas rolantes para o pessoal, transpor-

tadores automáticos e um *drive-in*, que permitirá aos automobilistas depositar as suas cartas sem terem de sair dos automóveis.

(Da revista *Profluence*—Montreal)

Um jornal de Wawerley publicou num anúncio de certa agência funerária: «Os nossos clientes estão aptos a testemunhar a perfeição com que trabalhamos».

(De *El Heraldó de San Salvador*)

Segundo especialistas ingleses as galinhas que nunca viram a luz solar e vivem permanentemente sob lâmpadas de luz solar artificial, produzem cerca de 20 por cento mais de ovos que as galinhas que dispõem de um lugar ao Sol.

(De *Unidad Nacional*—La Plata)

A duração média da vida na Suécia aumentou dois anos num decénio. De 1946 a 1950 a média da duração da vida dos homens era de 68 anos e a das mulheres 71.

(Do semanário *Relato*—Pamplona)

A «Rainha de Beleza de Los Angeles», loura, de olhos azuis, pediu o divórcio porque o marido constantemente lhe dizia que... devia ter casado com uma linda rapariga de olhos negros que namorara antes; e para cúmulo comprou uma grafonola que estava sempre a tocar o disco «Teus maravilhosos olhos negros».

(Do *Diário de Managua*—Nicaragua)

James Chistopher, comerciante de Joanesburgo, vendo a loja assaltada por gatunos, metralhou-os com latas de conserva, conseguindo pô-los em fuga.

(De *El Panorama*—S. Domingos)

Uma senhora de Savanaah processou a firma distribuidora de certa marca de refrigerantes exigindo 30.000 dolares de indemnização, por ter engolido uma barata que vinha no líquido de uma garrafa.

(De *The Pretória News*)

Um professor de aerofísica de Mississipi construiu a primeira bicicleta voadora. Pesa 60 quilos e tem a envergadura de 12 metros. Para levantar voo, o piloto pedalará até o aparelho alcançar a velocidade de 25 quilómetros à hora.

(Da revista *Americana*—Montevideo)

Um novo coração artificial foi usado pela primeira vez para salvar uma vida humana, quando o prof. Draferd operou uma mulher de setenta e oito anos, que sofria de um tumor crescente no coração. O coração artificial, construído pelo dr. Asdrón, especialista sueco, é baseado num processo para produzir silvações ventriculares controladas por meio de choques eléctricos. Ao mesmo tempo esfria-se a temperatura do sangue com o fim de retardar o metabolismo.

(De *Wristschaftliche Mitteilungen*—Lausane)

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Janeiro de 1905)

## Ligações com a rede espanhola

O sr. Fernando de Sousa, vogal secretario do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, foi a Zamora e Madrid em comissão de serviço a fim de preparar as bases de accordo do nosso Governo com o de Espanha, ácerca de diversas ligações ferroviarias.

Em 30 de julho de 1903 foi promulgada no paiz visinho, uma lei destinada a promover e regular a construcção de linhas complementares, divididas em dois grupos: umas sem subvenção do Estado a cuja construcção se dão grandes facilidades; outras subsidiadas com garantia de juro.

A extensão total das linhas garantidas é fixada em 5.000 kilometros, devendo cada grupo ter 200 kilometros pelo menos. Para o delineamento da rede garantida foi nomeada uma comissão presidida pelo ministro das obras publicas, a qual deve ouvir previamente as deputações provinciaes.

Os trabalhos da comissão devem ser apresentados ao Governo até o fim do corrente mez.

Para o desenvolvimento do trafego da nossa rede importa previr varias ligações, sendo uma com a linha do Tamega, em direcção a Verin; a outra com a do Pocinho a Miranda, em direcção a Zamora; uma terceira da linha de Evora a Reguengos, em direcção a Zafra e finalmente o prolongamento da linha do Algarve pela ligação de Ayamonte a Huelva completada com o serviço fluvial no Guadiana.

Antes que a comissão ultime os seus trabalhos, é de toda a conveniencia que tão importante assunto seja objecto de um estudo em commum em que se procure preparar as bases d'um accordo vantajoso para os dois paizes e aplanar quaesquer difficuldades que poderiam surgir de não ser sufficientemente conhecido da comissão espanhola o plano da nossa rede complementar.

E' d'essa missão que o sr. Fernando de Sousa vae encarregado. Fazemos votos para que os resultados correspondam aos seus bons desejos.

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Fevereiro de 1905)

## Candido Celestino Xavier Cordeiro

(Inspector geral d'Obras Publicas e Eng. Consultor da Companhia Real e da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».)

Finou se em 20 de janeiro de 1905 Candido Celestino Xavier Cordeiro.

O mesmo é que dizer que estão de lucto os caminhos de ferro portuguezes.

Lucto do crepe mais negro e mais fechado, tendo-se perdido para sempre n'este ramo um engenheiro singularmente sabio, ao mesmo tempo e em subido ponto analyta e constructor.

Sucessivamente nos caminhos de ferro do Minho e Douro, no de Mormugão a Nova-Hubi, na rede a cargo da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, Xaxier Cordeiro deixou assignalada a sua passagem com um rasto luminoso e indelevel.

A ponte de dous taboleiros sobre o Lima, o viaducto de Durraens, o tunnel do Tamel, a ponte «Maria Pia», a ponte «Luiz I», a ponte de Lares sobre o Mondego, o tunnel e a gare do Rocio; em summa, as obras de arte mais bellas ou mais difficéis, passaram-lhe pelas mãos, ou em projecto, ou

em execução, ou em experiencias, quando não em todas estas tres phases.

Não lhe incumbiu a ponte «D. Amelia», recentemente construida sobre o Tejo na linha do Setil a Vendas Novas, mas o auctor do projecto d'esta obra, seu digno discipulo, rendeu preito ao mestre applicando á verificação da resistencia da sua ponte o methodo concebido por Xavier Cordeiro e por elle descripto na Revista de Obras Publicas e Minas.

O caminho de ferro do valle do Vouga, foi o objecto constante dos seus anhelos nos ultimos annos.

Estudou o quasi com amor desde o traçado da directriz até os ultimos pormenores do projecto. Defendeu-o a todo o transe, fez propaganda das suas vantagens, não se forrou a fadigas pessoases, nem a sacrificios pecuniarios, para o fazer vingar.

D'esse estudo aturado e cheio de ardor, d'essa campanha infelizmente mallograda, lhe adveiu, tendo em vista o problema da tracção economica, o seu entranhado entusiasmo, pela *hulha branca*.

Em 1900, tanto na exposição universal como nos congressos internacionaes de Paris, teve Xavier Cordeiro a justa consagração do seu talento.

Na exposição universal, pela sua brilhante collaboração de trinta annos no jornal da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, coube-lhe medalha de ouro e diploma de honra.

No congresso internacional de caminhos de ferro, presidido por Alfredo Picard, seu condiscipulo e seu amigo, distinguu-se pelas memorias apresentadas e pela parte que tomou na discussão da resistencia das construcções metallicas.

A comissão do caminho de ferro de Mormugão valeu-lhe a commenda da ordem de Christo.

A academia real das sciencias franqueou-lhe as salas de Jesus, admitindo-o no seu gremio, e applaudindo-o calorosamente nas suas sessões.

Inspector geral de obras publicas e membro do conselho superior de obras publicas e minas; inspector dos edificios publicos e vogal do conselho dos monumentos nacionaes; antigo engenheiro chefe do serviço de via e obras e ultimamente consultor da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes; vogal de todas as comissões officiaes que dissessem respeito a caminhos de ferro, tanto na metro-pole, como nas colonias; subiu ao fastigio da sua classe, respeitado e estimado por todos, collegas ou extranhos.

Em toda a sua carreira não teve outros auxiliares senão a sua peregrina intelligencia, o seu caracter diamantino e o seu trabalho incessante.

Este é o seu maximo elogio.

A. LUCIANO DE CARVALHO

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

**JAMES RAWES & C.<sup>o</sup>, L.<sup>td</sup>**

Rua Bernardino Costa, 47, 1.<sup>o</sup> - Telef. 23232/4,5

**E. PINTO BASTO & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

Avenida 24 de Julho, 1, 1.<sup>o</sup> - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.<sup>o</sup>**

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

# Recortes sem Comentários

## Desafios de futebol

No final do desafio Belenenses Porto, disputado no Estádio das Antas, deram-se manifestações pouco dignificantes para o desporto e para os próprios que as praticaram, numa ostentação demonstrativa de educação precária, e que não têm a mais pequena noção, afinal, do que é ser bom desportista.

Foi o caso de muitos discípulos se dirigirem ao lugar onde a equipa da Emissora Nacional havia feito o relato do encontro, com palavras soezes e gestos ameaçadores. Os palavrasões que dirigiram aos funcionários que ali estavam no desempenho da sua missão, são irreproduzíveis.

Duas almofadas, mandadas por mão anónima e cobarde, bateram em cheio na cara de Amadeu José de Freitas — aquele locutor correcto, sóbrio, desapaixonado, que todos apreciamos devidamente e que, nesse mesmo momento, sofrera o desgosto de perder seu pai.

Intervio, tardiamente, a P. S. P. que teve de dispersar os agressores, deter, parece, que só um deles, e proteger a equipa da E. N. até à saída, tal como já tivera de proteger o árbitro.

Ora isto é impróprio de desportistas que se prezam. E se não chega para denegrir as tradições duma colectividade, que as tem e bem honrosas, serve, entretanto, para classificar certos indivíduos que a todo o momento se esquecem de que é sua obrigação manterem, bem alto, essas tradições.

A Polícia interveio — e bem. Mas isto tudo é lamentável e, ainda mais, por este acto partir de um sector dos sócios do clube e não ter aparecido nenhum director a impor calma.

É preciso pôr ponto final nas atitudes desse público a bem do desporto — que todos têm obrigação de dignificar, no Estádio das Antas ou em qualquer outro campo, por mais modesto que seja e onde o desporto se pratica.

Do «Diário da Manhã»

## Os mortos de 1954

Foi fértil, no desaparecimento de figuras conhecidas, o ano que hoje finda. Faleceram: no mundo da cultura, o prof. Eduardo Curvelo e o dr. Gonçalo Casimiro; na advocacia, o dr. José Nunes de Oliveira; no Exército, os generais Lobato Guerra, Almeida Arez, Almeida Topinho, Anibal de Passos e Sousa e Tristão de Bettencourt, e o coronel Pestana de Vasconcelos; na Marinha o Almirante Silva Nogueira e os comandantes Azevedo e Silva, Moura Brás e Liberal da Câmara; na política, os antigos ministros dos Negócios Estrangeiros drs. Augusto Soares e Veiga Simões; no teatro a actriz Mercedes Gonzalez e os actores João Calazans, Jorge Grave, Alfredo Pereira, João Silva, Fernando Pereira e Oscar de Lemos; nas artes e nas letras, o escritor Augusto da Costa, o professor Teófilo Sagner, o escultor Maximiano Alves, o dr. Luís Vieira de Castro e a poetisa Albertina Paraíso; no comércio Joaquim Roque da Fonseca, Raúl Esteves dos Santos e José Filipe Neto Rebelo; na aristocracia, a viscondessa de Asseca; e na Igreja, o bispo de Nampuz e monsenhores Amadeu Ruas e António Cardoso

De «O Século»

## Exame de um ferroviário

Um ferroviário é sujeito a exame, para efeitos de promoção. E o examinador põe-lhe este problema:

— Dois comboios, a toda a velocidade, seguem na mesma

linha ao encontro um do outro: que faria você em tal caso?

- Manobrar a agulha, para pôr um deles na outra via.
- Muito bem. Mas se a agulha não funcionasse?
- Agitaria a bandeira encarnada.
- Mas se o facto se desse de noite?
- Acenderia a lanterna vermelha.
- E se, por azar, você não tivesse petróleo na estação?
- Faria uma fogueira para chamar a atenção dos maquinistas.
- E se você não tivesse fósforos nem carqueja?
- Chamaria a minha mulher.
- Para quê? Que tinha ali a fazer a sua mulher?
- Chamava-a para presenciar a catástrofe.

Do «Diário de Notícias»

## Grupos e grupinhos

Quem ler os jornais, na sua secção de excursões, encontra os mais divertidos nomes de grupos que a elas se dedicam.

E, assim, há o «Grupo Excursionista Fugidos às Sogras», o «Grupo Excursionista Recreio e Decilitratura», outro denominado «Os litratos», um excursionista, apenas, num automóvel com este dístico: «Grupo Excursionista Antes Só que Mal Acompanhado».

Claro que todos estes títulos de grupos se compreendem logo. Mas há dias ficamos atrapalhados, sem compreender a denominação dum grupo que não é excursionista, mas talvez saudosista, intitulado «As Infantinas»!...

Da «Rabeca»

## Ecos da Guerra Civil de Espanha

MÉXICO, 13 — Indalécio Prieto confirma, no diário «Excelsior», o roubo do ouro espanhol com estas palavras textuais:

«Em 25 de Outubro de 1936 embarcaram-se em Cartagena com destino à Rússia 7.800 caixas cheias de ouro em moedas e em barras, ouro que constituía a maior parte das reservas do Banco de Espanha. Préviamente o sr. Negrin, como ministro da Fazenda, obtivera o acordo do Governo e do Presidente da República para tal a pretexto de se tratar de salvar o ouro. Como membro daquele Governo aceito esta responsabilidade, ainda que nem eu nem outros ministros soubéssemos o que se pretendia. Ignoro se o sabia o então Presidente do Conselho, sr. Largo Caballero. O embarque verificou-se com grande mistério e eu só tive dele conhecimento, por ser ministro da Marinha, que se fizera sob a direcção pessoal dos srs. Negrin e Mendez Aspe. Aos empregados do Banco de Espanha que acompanharam o ouro não se disse para onde ele ia. Eles julgavam que iam para França, mas encontraram-se em Odessa e o ouro seguiu para Moscovo. Os empregados do Banco de Espanha foram obrigados a ficar na Rússia para não haver testemunhas da entrega». — (EFE).

## Um cadáver que afinal não era de quem se julgava

SÃO PAULO, 15 de Janeiro — «Sinto muito, mas tenho que lhe dar uma triste notícia: seu pai faleceu agora, repentinamente, no Largo Ubirajara» — informou, sem mais rodeios, um amigo de Germano Fozzi, que, tendo

assistido à morte súbita, deste, se prontificara a ir avisar imediatamente a mulher e os filhos da vítima

Instantes depois, Orlando, acompanhado dos seus cinco irmãos e da avó materna, chegava ao local do trágico acontecimento, onde grande multidão rodeava o cadáver à espera que aparecessem a autoridade e um carro para o transportarem para casa. Deu-se, então, um emocionante espectáculo, com os filhos, banhados em lágrimas, beijando e abraçando o seu querido pai.

Obtida a certidão de óbito, em que constava a autorização para o enterramento de Germano Tozzi, de 58 anos, vítima de morte súbita no Largo de Ubirajara, no bairro de Belém, encontrava-se já, havia cinco horas, numeroso grupo de amigos e parentes a velar, no n.º 315 da Rua Serra da Bocaína, o corpo lívido metido no caixão que o levaria ao cemitério, quando, ao abrir-se a porta da rua, Teresinha, a filha mais nova do «defunto», soltou estridente grito: «Papá, tu não morreste?».

E a resposta veio pronta: «Ainda não, minha filha!».

Entre lágrimas, risos e abraços, o «ressuscitado» Germano Tozzi exclamou, talvez um pouco indeciso se estaria, realmente, vivo ou não: «Apre, como ele é parecido comigo!».

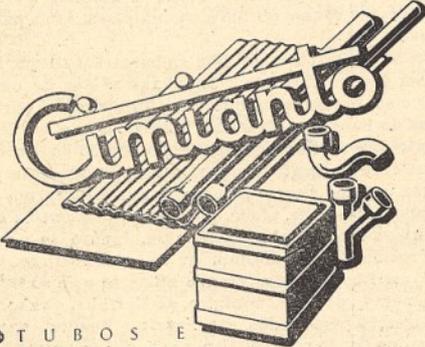
De facto, no caixão, jazia um indivíduo que, para ser seu verdadeiro sócio, até envergava um fato igualzinho ao de Germano Tozzi. — (A. N. L.)

## BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos e agradecemos a oferta de calendários para o presente ano, das seguintes firmas:

Turismo de Pádua (Itália), com reproduções de quadros célebres; Valadas, L.<sup>da</sup>; Tinturaria Cambournac.

## FIBROCIMENTO



Cimento

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

**Serviços técnicos especializados**

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

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

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA  
Tele. 62 ALHANDRA

**AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS**

## O tráfego de longo curso

**vai passar a fazer-se, dentro de algumas semanas, da estação de Santa Apolónia**

COM as obras de electrificação da linha de Sintra e o indispensável arranjo do túnel do Rossio, que estão prestes a iniciar-se, todo o tráfego de longo curso vai passar a fazer-se da estação de Santa Apolónia.

Brigadas de operários ultimam o assentamento da via dupla entre aquela estação e Braço de Prata, de modo a que, dentro de breves semanas — não está ainda fixada a data — os «rápidos» do Porto, os «correios» do Norte e Beira Alta, os comboios «foguetes», o «Sud» e o «Lusitânia-Expresso» entrem e saiam na «nova» estação ferroviária. Nova, apenas, para as gerações novas, pois a estação de Santa Apolónia foi a primeira que se construiu na capital, quando se inaugurou, no reinado de D. Pedro V, a linha férrea até ao Carregado.

A estação de Santa Apolónia, agora servida por uma nova avenida, que se prolonga paralelamente ao Tejo até Cabo Ruivo, apresenta-se, contudo, imponente, tanto mais que se encontra, pelo lado sul, liberta dos antigos armazéns e barracões, que lhe diminuam a sua dignidade arquitectural. Dentro de breve lapso de tempo, a «nova» estação vai ter uma vida bastante activa, e como tudo foi previsto e estudado meticolosamente, os serviços decorrerão com normalidade e perfeita eficiência.

Nos cais da estação de Santa Apolónia poderão formar-se os maiores comboios, pois um deles tem o comprimento de 250 metros, e como as quatro linhas que a entestam logo adiante se multiplicam em nove, o movimento de todos os comboios não correrá o risco de ser estrangulado e por outro lado os horários actuais manter-se-ão. Alguns comboios serão, até, beneficiados, como, por exemplo, o «rápido» do Porto, que passará a chegar às 23 e 30 a Santa Apolónia, sem mudar de máquina nem ter de partir em duas a composição na estação de Campolide, como vem acontecendo e entrando a última parte da composição, depois da meia noite, no Rossio.

Na estação do Rossio passarão a circular unicamente os «tramueis» da linha de Sintra e possivelmente os comboios e automotoras do Oeste, visto ter sido arredada a hipótese destes se deslocarem para Alcântara-Terra, não só pelo facto de esta estação ficar muito distante mas também por essa linha se encontrar bastante sobrecarregada com o tráfego do porto de Lisboa.

Os «tramueis» do Carregado-Azambuja vão passar a partir e a chegar a Entre-Campos.

# Essas & Comentários

P o r S A B E L

## Selvagens

A crueldade dos homens para com os animais manifesta-se a todo o momento. Ainda há dias, um jornal do Minho descrevia como um manhoso caçador tratava os seus cães, que só comiam regularmente no tempo da caça.

E dizia esse selvático caçador que na altura da caça os animais tinham de ser melhor alimentados para o acompanhar nas longas caminhadas, quando se disponha à caça dos coelhos e das perdizes, e fora dessa temporada os seus cães vagueavam esqueléticos pelas ruas da aldeia à procura de alimento fornecido pelos vizinhos.

Agora publica o «Comércio de Portimão» acertados reparos a um miserável Cabrita, proprietário, nos arredores de Albufeira, de quem os jornais se ocuparam com a seguinte notícia:

ALBUFEIRA, 16 de Jansiro—Uma patrulha da G. N. R. do posto desta vila, ao fazer a ronda rural e no sítio da Torre da Medronheira, ouviu uns aflitivos gemidos que, a princípio, julgou ser de uma criança. Depois de aturadas buscas e já bastante tarde conseguiu descobrir num poço de uns sete metros de fundo, sem água, um pobre cão que, ao ver os guardas, latiu então com mais força, como que a pedir-lhes socorro. Os soldados apuraram que o animal pertencia a António Veríssimo Cabrita, proprietário, ali morador, que dois dias antes havia mandado um seu neto, de 9 anos, atirar o animal para dentro do poço, livrando-se, assim, da obrigatória vacina e da licença. A patrulha mandou o Cabrita buscar uma corda e uma canastra, meter dentro o próprio garoto, e com o auxílio de outras pessoas, salvou o pobre animal. O mais curioso foi que o cão já não reconheceu os donos e sim os soldados, pois, quase sem forças, aproximou-se deles e, de rastos, lambia-lhes as botas e as polainas, como em agradecimento por o salvarem da morte.

Ao selvagem dono do animal foi dada repreensão, na presença de várias pessoas, pelo mau exemplo que deu ao neto ainda criança, e pela crueldade manifestada para com os animais, sendo notificado para que mande vacinar o pobre cão.

Bem haja a G. N. R. que vai metendo na ordem essa desumana gente.

## Manual do Viajante em Portugal-II Volume (PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

NO PRELO:

### Viajando pela Europa (Espanha)

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» - Rua da Horta Sêca, 7

L I S B O A

Assegure uma viagem  
tranquila!



OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.<sup>da</sup>

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

# Linhas Estrangeiras

**AUSTRIA** Quando foi elaborado o actual programa de reapetrechamento dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos, foi previsto que até 1960 devem ficar completamente electrificados 40% da rede ferroviária, sobre a qual, presentemente, circulam 80% de todos os comboios.

Até 1953, foram já electrificados 11.200 km. de via, tendo sido substituídas mais de um milhão de chulipas de madeira e aplicadas, a título de experiência, 10.000 travessas de betão.

O parque de material circulante dos caminhos de ferro da Áustria foi dotado com 3.196 novas carruagens, 28.616 vagões e 1.507 locomotoras.

**ESPAÑA** (RENFE) Os caminhos de ferro espanhóis (RENFE) vão proceder à compra de 14 locomotivas Diesel Eléctricas no valor de 3,5 milhões de dólares. Entre os concorrentes que apresentaram propostas, figuram os países europeus da O. E. C. E., os Estados Unidos, o Canadá e o Japão.

Já foram recébidas onze propostas, sendo três francesas, quatro americanas, uma belga, uma alemã, uma italiana e outra sueca. Uma firma americana apresentou uma proposta de importação da maior das peças para a sua montagem em Espanha e a outra parte do material fabricado no próprio país.

**GRÃ-BRE-TANHA** Durante uma emissão de rádio, na qual foi abordado o tema das necessidades do turismo na Grã-Bretanha, o chefe do Serviço Comercial da Comissão Britânica de Transportes, Mr. David Lee, afirmou que os Caminhos de Ferro Britânicos precisam estar livres das intromissões políticas, a fim de se poder melhorar o conforto e a qualidade dos seus serviços. «Chegou o momento — disse ele — de se permitir aos caminhos de ferro levar a cabo melhoramentos em grande escala, invertendo neles, como se torna preciso, alguns milhões de libras, e não pequenas quantias, como acontece actualmente.

Mr. David Blee acrescentou que devia ser tida em conta a regularidade dos serviços dos Caminhos de Ferro Ingleses, que transportam mil milhões de passageiros por ano e um milhão de toneladas de mercadorias diariamente.

O presidente da Associação Britânica de Viagens e Turismo recordou que a indústria turística proporciona ao país a entrada anual de uns 126 milhões de libras, quantia para a qual concorrem 40 milhões de libras em dólares. Tomando de novo a palavra, Mr. Blee manifestou que a reacção geral dos estran-

geiros que visitam a Grã-Bretanha era de admiração e surpresa perante a frequência, modicidade de preços e rapidez dos serviços ferroviários.

**HOLANDA** Os caminhos de ferro holandeses encomendaram novas locomotivas eléctricas às fábricas francesas Alsthom. Trata-se de 10 locomotivas da série 1100 de capacidade de 3.000 H. P. e de 6 locomotivas da série de 4.500 H. P.

Quando estas locomotivas estiverem acabadas, a Holanda possuirá 111 locomotivas eléctricas.

—A direcção dos Caminhos de Ferro Holandeses decidiu electrificar a linha Eindhoven-Venlo. Os trabalhos começarão tão depressa quanto possível. Depois de terminada esta electrificação, a extensão da rede electrificada será de 1.393 quilómetros, ou seja 43,7% da extensão total da rede e 55,9% da extensão da rede para o transporte de passageiros. Assim a Holanda será, depois da Suíça, o país europeu que tem a mais elevada extensão da rede ferroviária electrificada.

**NORUEGA** A Noruega comemorou em 1954 o centenário dos seus caminhos de ferro. Como se sabe, a Noruega é um país bastante montanhoso e de clima muito rigoroso, oferecendo por consequência grandes dificuldades ao desenvolvimento dos caminhos de ferro. Todavia, a necessidade de boas comunicações é patente num país de grande extensão e escassa população muito disseminada ao longo de todo o seu território.

Oslo, a sua capital, encontra-se naturalmente sem ligação com toda a zona norte do país, cujo comércio, anteriormente ao estabelecimento do caminho de ferro, era praticamente monopolizado pela cidade de Bergen, não podendo concorrer por essa circunstância para o benefício geral da economia nacional.

A primeira linha que se estabeleceu na Noruega foi a de Oslo a Eidvoll, com 67,5 quilómetros de extensão e a sua construção foi financiada, em partes iguais, pelo Estado norueguês e por um grupo de capitalistas britânicos, tendo Roberto Stephenson dirigido os trabalhos. Os primeiros projectos deste caminho de ferro datam de 1840. Após ter sido nomeada uma comissão ferroviária em 1845, o Parlamento aprovou o projecto em 1851 e finalmente, no dia 3 de Setembro, essa linha entrou ao serviço.

Não foi muito brilhante a exploração desta primeira secção, do ponto de vista dos resultados económicos, o que veio demonstrar que na Noruega havia de ser o Estado quem devia principalmente empreender a construção e a exploração dos caminhos de ferro.

As primeiras linhas construíram-se nas zonas do sul, ficando Oslo ligada com outras povoações vizinhas e com a fronteira da Suécia, sendo a extensão

destas linhas, no fim de 1869, de cerca de 400 quilómetros. Nas outras regiões do país, apenas se construíram secções de curta extensão, como a de Trondheim a Støren, no Norte, inaugurada em 1864, e a de Bergen a Voss, que data de 1883.

As grandes linhas só foram construídas depois de haver sido redigido, pelo Parlamento em 1908, um Plano Geral de Caminhos de Ferro. Assim, a linha principal de Bergen a Oslo ficou completada em 1909. Pouco depois foi posta ao serviço a de Oslo a Trondheim, linha que posteriormente foi sendo prolongada sucessivamente para o Norte, tendo alcançado Nansos em 1929. Actualmente o término está estabelecido a alguns quilómetros ao Norte do Círculo Polar, prosseguindo os trabalhos, esperando-se que a linha chegue em breve a Bodø, povoação situada a 1.200 quilómetros ao norte de Oslo. A terceira linha de grande tráfego, a de Oslo a Stavanger, segue ao longo da costa meridional e ficou concluída durante a última guerra mundial. Por último, há a linha de Narvik, que une aquele porto com diversas minas do Norte da Suécia e é o

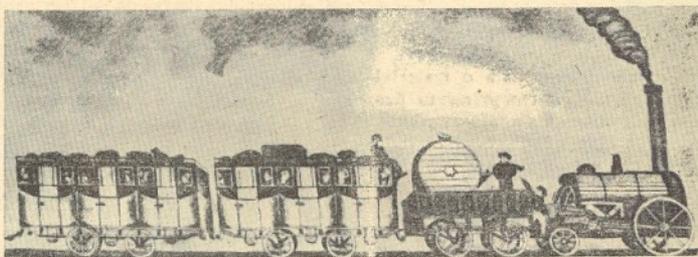
caminho de ferro mais próximo do Polo Norte: foi aberta ao serviço em 1903 e a sua grande importância estratégica ficou inteiramente demonstrada durante a última guerra.

A extensão actual dos caminhos de ferro noruegueses é de 4.548 quilómetros, dos quais 230 são de via estreita e 1.126 electrificados.

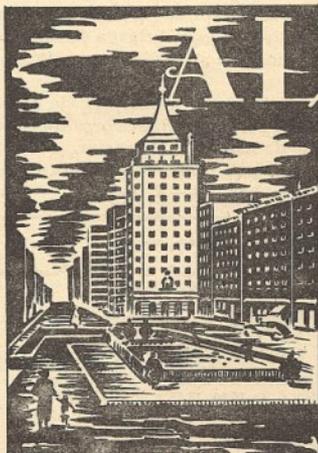
Existem na rede norueguesa 300 pontes com perto de 34 quilómetros de extensão total e 719 túneis, dos quais 270 correspondem à linha de Bergen; o túnel mais extenso é o de Kvineshal, na linha de Stavanger, com o comprimento total de 8,8 quilómetros. O ponto mais alto da rede norueguesa é a estação de Fagnut, na linha de Bergen, situada a 1.301 metros sobre o nível do mar.

Durante o período de 1945-1950 os caminhos de ferro do Estado norueguês inverteram 206 milhões de coroas em obras de ampliação e melhoramentos, tendo sido destinados à electrificação 46 milhões de coroas.

Actualmente projecta-se a construção de novas linhas e a electrificação de outras, já existentes.



RONDA DOS BAIRROS



# ALVALADE

**S** E é certo que Lisboa sente verdadeiro orgulho em se rever nas ruas pitorescas dos velhos bairros, também é verdade que esta formosa Capital de um grande Império se não deixou ficar estática, indiferente ao progresso que categoriza as modernas urbes.

Procurando novos horizontes, na conquista de espaços onde possa abrigar a sua população sempre crescente, Lisboa culminou em Alvalade uma época de evolução urbanística que ficará, na história lisiponense, a testemunhar a visão, sensibilidade, trabalho e espírito empreendedor, dos homens do nosso tempo.

Construído em meia dúzia de anos, o bairro de Alvalade caracteriza-se, principalmente, pela harmonia de todos os pormenores, adivinhando-se, nas mais pequenas coisas, o alto mérito do plano de conjunto que o precedeu.

Quem, por consequência, quiser conhecer uma Lisboa diferente daquela a que nos habituámos, uma autêntica cidade nova orgulhosa do presente em que vive, em Alvalade a encontrará, sorrindo alegremente para o Futuro.

O Bairro de Alvalade é servido pelas carreiras de «eléctricos» n.ºs: 2 e 2-A; e pelas de autocarros n.ºs: 1, 17, 21 e 27.





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Província de Moçambique

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

O «Diário do Governo» n.º 16, III série, de 20 de Janeiro de 1955, publica o seguinte:

### CONCURSO N.º 3/55

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 1 de Março de 1955, para o fornecimento de:

Para entrega em Lourenço Marques:

1—9754 carris de 12 m. pesando 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 2.

2—19 514 *éclisses* para carris de 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 4.

3—39 027 parafusos de junta com anilha de mola, para material de 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 6.

4—853 136 tira-fundos galvanizados, conforme desenho n.º 14.

5—5 mudanças de via, completas, com todo o material que possa encontrar-se no interior do comprimento das mudanças, como sejam chapas e chapins de assentamento, coxins, *éclisses* e respectivos parafusos de junta, incluindo aparelhos de manobra, lança, etc., para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:9, direitas, conforme desenhos n.ºs 2 e 13.

6—4 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:9, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 2 e 13.

7—12 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:11, direitas, conforme desenhos n.ºs 2 e 11.

8—14 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:11, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 2 e 11.

9—8000 *éclisses* para carris de 15 kg/m, conforme desenho n.º 125-A.

10—4000 *éclisses* para carris de 15 kg/m, conforme desenho n.º 125-B.

11—600 *éclisses* para carris de 30 kg/m, conforme desenho n.º 125-C.

12—1500 parafusos de junta para carris de 30 kg/m, conforme desenho n.º 177-A.

13—4000 parafusos de junta para carris de 15 kg/m, conforme desenho n.º 127-B.

14—18 000 parafusos de junta para carris de 15 kg/m, conforme desenho n.º 127-C.

A circular, programa de concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e, em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento e na Agência-Geral do Ultramar.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de:

Para carris—300.000\$.

*Éclisses*—12.000\$.

Parafusos—2.500\$.

Tira-fundos—25.000\$.

Mudanças de via—22.000\$.

O depósito de garantia será restituído após trinta dias, a contar da data da recepção definitiva e depois de ter sido assinado o respectivo auto.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima mencionados, no edificio dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 16 de Dezembro de 1954.—O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

### Comissariado do Desemprego

Repartição Central

O «Diário do Governo», n.º 22, II série, de 27 de Janeiro de 1955, publica o seguinte:

#### DISTRITO E CONCELHO DE SANTARÉM

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, que seja transferida para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a participação de 43.000\$ concedida, pelo Fundo de Desemprego, à Direcção-Geral de Transportes Terrestres para execução da obra de protecção da bancada de calcário das muralhas do Miradouro das Portas do Sol, em Santarém.

Ministério das Obras Públicas, 18 de Janeiro de 1955.—Peló Ministro das Obras Públicas, *Alberto Saraiva e Sousa*. Subsecretário de Estado das Obras Públicas.

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

Repartição do Pessoal Civil

O «Diário do Governo» n.º 11, I série, de 14 de Janeiro de 1955, publica o seguinte:

#### PORTARIA n.º 15 211

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20 260, de 31 de Agosto de 1931, incluir a categoria de engenheiro chefe da brigada de estudos do caminho de ferro do Congo na classe IV da tabela anexa ao referido decreto.

Ministério do Ultramar, 14 de Janeiro de 1955.—Peló Ministro do Ultramar, *Raúl Jorge Rodrigues Ventura*, Subsecretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas.—*R. Ventura*.

# ESPECTÁCULOS

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

COLISEU — A's 21,50 — Companhia de Circo  
EDEN — As 15,50, 18,15 e 21,50 — «Os filhos do Amor»  
OLIMPIA — As 14,50 e às 21 — «Mortalmente Perigosa»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atrações.

JARDIM ZOLÓGICO — Exposição de animais.

COMPANHIA  
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

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

**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 tacos para parquet

Serração e Carpintaria  
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-  
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

**NOGUEIRA Limitada**

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ — Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterráneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA — SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens — Eixos de rodas — Pernis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)  
COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França)  
Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VAL OURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNÉ-LES-HERMANT HICGUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilha-, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Grelhas, queimadores e mai. acessórios para caldeiras.

«SIDELOR» — UNION SIDERURGIQUE LORRAINE — Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 2 1381 - 2 1382  
LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 2 7167 — PORTO

# TOSSE?

