

22.º do 75.º Ano

133
Lisboa, 1 de Fevereiro de 1963

Número 1803

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

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 Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

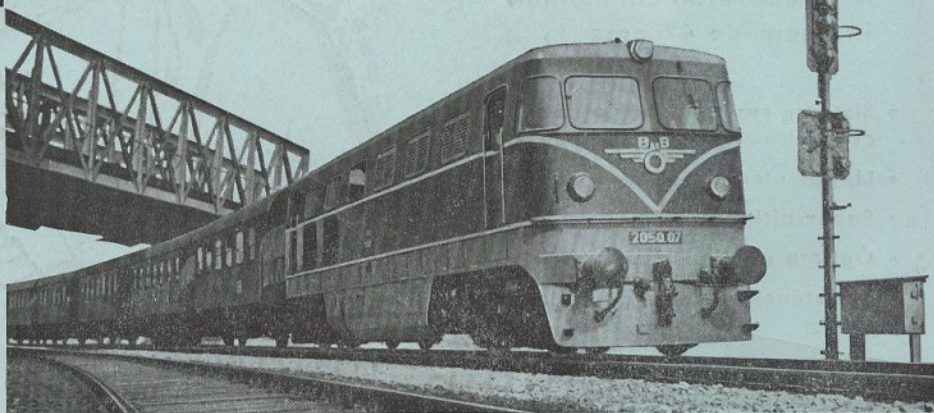
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320168 - LISBOA



HENSCHEL

Locomotiva diesel-eléctrica
HENSCHEL-GM, modelo J 12,
de 1425 CV,
disposição dos eixos BoBo,
Incorporada como tipo
VL 2050 no serviço dos
Caminhos de Ferro Federais
Austriacos



O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos prevê a electrificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

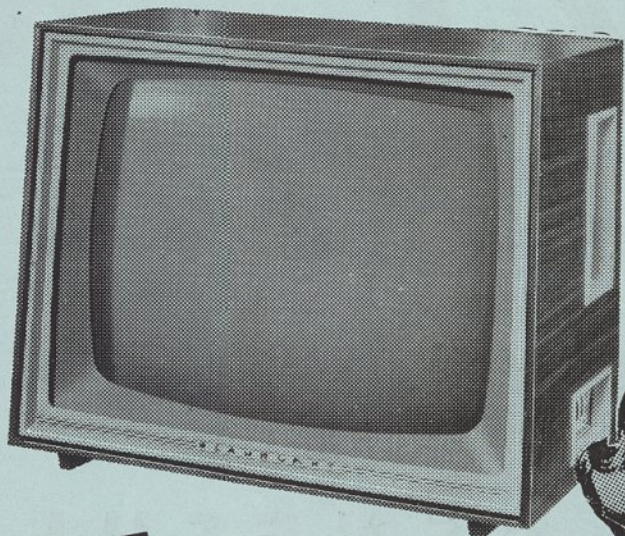
série 2050 que, desde o princípio de 1959, se encontram incorporadas no serviço regular da Franz-Josefs-Bahn (ferrovia Francisco José) têm dado provas tão convincentes da sua rentabilidade e segurança que as ÖBB (ferrovias federais austriacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

HENSCHEL - WERKE A G KASSEL

PARA A GENTE DE HOJE...

Ponto Azul



TELEVISOR
DE AMANHÃ

Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Ótima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Lisboa - Av. A. A. de Aguiar, 32. Tel. 73 69 91

Porto - R. Júlio Diniz, 927/35 - Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor

DEPÓSITO LEGAL
- 0. MAR. 1963

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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 - 2 — Telefone: PBX 3201 58; Direcção: 3275 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904



1803

1 — FEVEREIRO — 1963

ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
A. P. MOURÃO

COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMPEIRA



S U M Á R I O

Três países membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro anunciam, para 1963, importantes melhoramentos	487
A nova sede da União Internacional dos Caminhos de Ferro	489
Como era, há um século, a estação do Barreiro	491
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	494
Espectáculos	494
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	495
Roteiro de um repórter — Toledo, por <i>JORGE RAMOS</i>	496
A Itália vai instituir a «Ordem dos Jornalistas»	496
Aviação	497
Círculo Tradicionalista Português	498
Vida Ferroviária.	498
O novo presidente da União Internacional dos Caminhos de Ferro	499
Há 50 anos.	499
Recortes sem comentários	500



Três países membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro anunciam, para 1963, importantes melhoramentos

NA BÉLGICA

A partir do próximo mês de Junho deste ano, o serviço dos comboios internacionais de passageiros registará, no percurso belga, algumas alterações, pelas razões que vamos enumerar.

Em primeiro lugar, a electrificação da linha Bruxelas-Paris, cujo trajecto será percorrido em 3 horas pouco mais ou menos pelos comboios clássicos, e em cerca de 2 h. 40 pelos comboios T E E. Depois, a entrada em serviço de uma nova linha de «ferry-boats», ou seja a das migrações, no mar Báltico entre a Alemanha (Puttgarden) e a Dinamarca (Roddy). Devido a este facto, o trajecto Bruxelas-Copenhaga pelo comboio Norte-Expresso será acelerado cerca de cinco horas e o serviço de Hamburgo será melhorado. O mesmo trajecto pelo comboio Paris - Escandinávia - Expresso será acelerado cerca de duas horas.

A extensão do tráfego dos comboios-automóveis, principalmente na relação Ostende-Milão e a relação Bressoux-Avinhão. Estes comboios começarão a circular a partir de 5 a 6 de Abril próximo, e em plena estação, haverá três circulações semanais em lugar de duas.

Alguns melhoramentos serão, além disso, introduzidos nalguns comboios internacionais que se dirigem à Suíça e à Alemanha. Assim, o T E E «Edelweiss» terá um avanço de mais de uma hora no sentido Bruxelas-Báile, a-fim-de poder chegar mais

cedo ao seu destino. Os horários dos comboios 37 e 32 serão modificados com o fim de assegurar melhores relações na Suíça e na Itália.

O mesmo sucederá com o J E E (Saphir Ostende-Francfort) para assegurar a correspondência em Colónia, nos dois sentidos, com o Rheingold - Express.»

NA FRANÇA

A S N C F continua a esforçar-se no sentido de melhorar o rendimento das instalações e do material com a concentração das operações de triagem num pequeno número de estações muito bem equipadas e utilizando ao máximo as novas técnicas (ligações rádio, redes de tele impressores, etc.).

Entre as principais triagens modernizadas recentemente, devemos citar as do Bourget (ao norte de Paris) e de Miramas (próximo de Marselha), triagens duplas transformadas em triagens únicas, podendo-se dizer que os trabalhos nestas duas estações estão praticamente terminados. A triagem dupla de Sotteville (perto de Rouen) vai também ser transformada numa triagem de feixe de desarticulação única: a sua exploração será mais económica e a capacidade aumentada.

Novas gares de triagem vão criar-se nas regiões onde o desenvolvimento do tráfego e as suas perspectivas tornam necessários um alargamento dos meios de triagem e

uma reorganização da expedição dos vagões.

Para adaptar as suas possibilidades de transporte à actividade crescente da bacia lorena, a S N C F empreendeu a construção da triagem de Voippy (ao norte de Metz): os trabalhos desta obra terminarão em 1964, estando prevista, a partir do próximo mês de Maio, a sua progressiva entrada em serviço.

Está igualmente prevista uma grande gare de triagem em Hourcade, próximo de Bordéus, para fazer face ao aumento do tráfego, visto que a triagem de Bordéus-Saint Jean já não basta para assegurar boas condições.

Da mesma maneira, uma nova triagem moderna está prevista em Sibelin, ao sul de Lyon, com o fim de aumentar a capacidade de triagem de região lionesa.

NA NORUEGA

Uma comissão designada pelos Caminhos de Ferro do Estado norueguês acaba de proceder ao estudo das cores mais convenientes das carruagens, que se queriam mais frescas e mais unidas. Segundo as suas decisões, os comboios expressos manterão as suas cores originais, o amarelo e o azul. As locomotivas dos comboios a longas distâncias serão de vermelho escuro, como as carruagens. Esta cor unida permitirá distingui-las melhor nos campos. As locomotivas diesel e eléctricas terão, à frente, o emblema N S B e, nos dois lados, uma longa faixa amarela. A maior trans-

formação será verificada nos comboios de arrabalde. Serão amarelos em cima e cinzentos em baixo. As duas cores são separadas por uma linha prateada.

A mudança de cores não se fará num dia. Será feita pouco a pouco e à medida que forem entrando, para revisão, as locomotivas e as carruagens.

No dia 1 de Novembro de 1962, deu-se por concluída a electrificação de um novo percurso do caminho de ferro de Bergen: o de Honefoss a Al, com a extensão de 138 km. O troço Bergen-Voss já está equipado com catenária, restando agora o de Al a Voss, com o comprimento de 157 km. Os trabalhos começaram e conta-se que os comboios eléctricos poderão circular de uma extremidade à outra da linha, no próximo ano de 1964.

A rede ferroviária norueguesa mede cerca de 4400 km., dos quais 1827 são electrificados, o que representa 42%.

O Parlamento norueguês concedeu aos caminhos de ferro um total de 232,2 milhões para o ano de 1963, dos quais 28,1 milhões se destinam a electrificação. Desta quantia, 20 milhões de coroas serão necessárias para a electrificação da linha de Bergen e 5,6 milhões serão utilizados para os primeiros trabalhos de electrificação da linha de Dovre, entre Hamar e Trondheim.

Uma verba de 43 milhões de coroas servirá para fazer a aquisição de novos vagões; 29 milhões para a de locomotivas e 62,8 milhões serão consagrados à superestrutura.



A nova sede da União Internacional dos Caminhos de Ferro

Entre vários países, Portugal contribuiu também com uma oferta para a sua construção

A U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) comemorou em 1962 o quadragésimo aniversário da sua fundação. O Secretariado Geral deste organismo encontra-se instalado, desde 1930, na qualidade de locatário, num antigo Edifício particular da rua de Prony, em Paris (17.º), instalação que já não corresponde ao desenvolvimento das suas actividades, apesar de lhe ter sido agregado um outro anexo, igualmente tomado de renda, no prédio n.º 90, da rua Saint Lazare, o que, aliás, constituía uma solução de mal para pior.

Além da insuficiente adaptação dos escritórios em modernas condições de trabalho, as salas da conferência, essenciais ao funcionamento de um organismo internacional, eram muito pouco numerosas, bastante exíguas e mobiladas de maneira precária consoante a espécie de reunião e do assunto a tratar. Embora encontremos, com algum prazer, os vestígios de uma sumptuosidade característica de certas residências parisienses do século XIX, tornava-se necessário encarar um plano novo que se adaptasse ao programa da extensão que a U. I. C. tinha fixado. Por esse motivo, as cinquenta Administrações ferroviárias que compõem a União foram unânimes em concluir que este organismo ganharia em eficácia e em prestígio se dispusesse de uma sede racionalmente concebida para as suas funções.

Os representantes destas Administrações tendo concordado com o princípio de se manter em Paris o Secretariado Geral, decidiram, após o exame de diferentes anteprojectos, ocupar um local pertencente ao domínio público da S. N. C. F., que esta Sociedade consentia, generosamente, pôr à disposição da U. I. C. por arrendamento enfitêutico.

A parcela, com a superfície de 2730 m², está situada à beira da rua Jean Rey (15.º) nos antigos terrenos do depósito do Campo de Março e na proximidade imediata da torre Eiffel.

Neste local de eleição, ao mesmo tempo central e desafogado pelo Sena e pelos espaços verdes de um

terreno de desportos municipal, frente ao palácio de Chaillot, era possível conceber uma construção imponente que se harmonizasse no quadro do urbanismo parisiense, definido e controlado por uma Comissão de Localização. A primeira pedra foi colocada, simbolicamente, pelo Presidente da U. I. C. no dia 25 de Setembro de 1960 e os trabalhos de fundamentos foram empreendidos após o Inverno de 1960-1961.

O edifício compreende essencialmente um salão de recepção e grandes salas de reuniões no rés-do-chão com vastos vestiários e compartimentos de serviço no subsolo, e depois 10 andares ocupando o conjunto 5710 m² de pavimentos.

As três salas do rés-do-chão estão equipadas com dispositivos de sonorização e tradução simultânea em quatro línguas, com possibilidade de atingir um auditório de uma para outra sala. Graças a disposições amovíveis, que utilizam um mobiliário especial, podem prestar-se a diferentes transformações que correspondem às condições de trabalho de momento: Direcções de Gerência, Comissões, Grupos restritos; Conferências com projecções, Reuniões com ou sem carteiros de trabalho — numa das salas podem reunir-se 280 participantes, nas outras duas 135 e 50 respectivamente, com possibilidade de se transformarem em duas iguais, por meio de uma porta especial.

No primeiro andar, formando mezzanino, ficou instalado um bar com terraços e um canto de repouso; o segundo está dividido em compartimentos de trabalho e secretaria, formando o complemento indispensável das salas de conferências.

O terceiro andar permitiu o arranjo de algumas salas para a efectivação de reuniões de reduzidos participantes; seguem-se a este mais quatro andares de escritórios propriamente ditos efectivos aos serviços permanentes do Secretariado Geral (Serviços Técnicos, administrativos, traduções, etc.). O 8.º andar está reservado por enquanto, sem divisões interiores, com vista a extensões futuras. O mesmo acontece com os andares 9.º e 10.º. nos quais se projecta principalmente

criar alguns quartos para hóspedes de passagem e um restaurante.

O edifício apresenta-se exteriormente com um aspecto de modernismo clássico, nos seus exageros, com fachadas revestidas de belas pedras de bom rosado; em volta, o espaço permite o estacionamento e a evolução de cerca de 25 automóveis.

Os equipamentos técnicos: tradução simultânea, sonorização, telefonia, cronometria, aquecimento e ventilação foram o objecto de pesquisas e anseios persistentes que devem, pelo menos no que diz respeito aos primeiros, marcar um progresso real sobre as instalações similares actualmente conhecidas.

Finalmente, uma original característica da nova sede merece ser particularmente assinalada: além do financiamento da construção por meio de reservas de tesouraria do Secretariado Geral e de um empréstimo por 25 anos autorizado por onze administrações — que faz deste imóvel a propriedade comum dos membros da U. I. C. — a maior parte das Redes interessadas ofereceram valiosas prendas de grande valor e alta qualidade artística, tendo cada qual procurado fornecer uma amostra típica da sua produção nacional. Eis aqui os nomes das redes e respectivas ofertas:

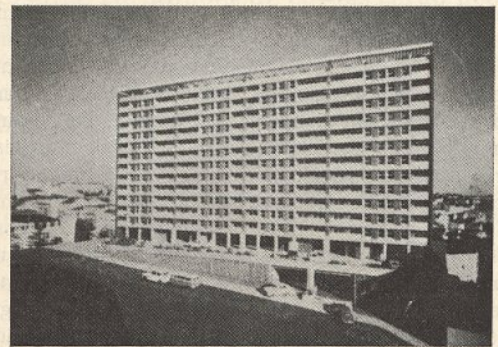
Alemanha (Deutsche Bundesbahn): Mobiliário, revestimentos murais, tapeçarias e porta dobrável para o salão da Comissão de Gerência, no rés-do-chão, *Deutsche Reichsbahn*: Dois grandes vasos de porcelana de Meissen. *Austria*. — Conjunto de mobiliário destinado à «cafeteria». *Bélgica*. — Móvel completa (mesa de ferro, cadeiras, mesas, tapetes) para a sala de reuniões do 3.º andar. *Espanha*. — Móvel de uma sala de Conferências do 3.º andar. *França*. — Grande tapeçaria da Lurçat para a sala das Comissões e arranjo da grande sala de Conferências. *Grã-Bretanha*. — Conjunto de móvel e arranjo completo dos escritórios do Presidente e do Secretário Geral. *Grécia*. — 120 toneladas de mármore brutos de quatro tipos destinados ao revestimento das paredes e pilares do subsolo, de uma parte do vestíbulo da recepção e da escadaria de honra. *Hungria*. Um filtro de café de grande rendimento para a Cafeteria. *Irã* — Um tapete com motivos decorativos. *Israel*. — Um mosaico de 3,60 x 3,60 m. inspirado numa obra do século VI descoberto em Israel, enquadrado no lajeado do «Hall» de recepção *Itália*. — Placas de mármore para 300 m.² de revestimentos murais do «hall» de recepção. *Japão*. — Um vaso ornamental. *Libano*. — Um gongo original com forma de sino montado em madeira de cedro. *Luxemburgo*. — Inscricção «Union Internationale des Chemins de fer» em letras de aço sob o friso frontal da entrada principal. *Países-Baixos*. — Grande motivo ornamental em cerâmica para «Cafeteria». *Polónia*. — Vasos, estatuetas e tecido decorativo de origem polaca. *Portugal*. — Ornatações e revestimento do soalho com cortiça e plintos da grande sala de Conferências. *Países-Nórdicos*. — (em cooperação Dinamarca, Finlândia, Noruega, Suécia). Mobiliário da sala de Comissões

do rés-do-chão. *Suíça*. B. L. S. — Objecto decorativo para secretária. *Suíça* C. F. F. — Dois relógios ornamentais de parede de precisão para sala de reuniões e secretária. *Síria*. — Uma bandeja de cobre gravado de arte árabe. *Checoslováquia*. — Elementos de cristais coloridos transparentes para incrustar nas paredes do «hall» de recepção. *Turquia*. — Um tapete artístico de lã. *Jugoslávia*. — Um conjunto de mobílias e arranjo completo do gabinete do Chefe dos Serviços Executivos.

Todas estas ofertas foram harmonizadas com o conjunto da decoração, quer se tratasse de materiais ricos integrados na construção, como os mármore gregos e italianos, a cortiça portuguesa, o mosaico de Israel, a cerâmica holandesa, os cristais checos ou os mobiliários de grande valor, os acessórios e os objectos preciosos que conferem a este imóvel uma classe excepcional.

* * *

A nova sede, quase concluída, poderá ser ocupada nesta Primavera de 1963. Honrará o construtor, e em especial a Divisão de Construções da S. N. C. F., que soube realizar, nos estreitos limites de tempo e de créditos, esse notável instrumento de trabalho onde as Administrações ferroviárias que para ele contribuíram terão a satisfação de manter um espírito ainda mais frutuoso de cooperação internacional.



EXPOSIÇÃO DO ANDAR MODELO
NO CONJUNTO DAS AMOREIRAS
ABERTO DESDE ÀS 14 H. ÀS O H.

VEJA E COMPRE UM ANDAR!

Empresa de Construções, S. A. R. L.

Tecnical

RUA RODRIGUES
SAMPAIO, 146-3.º
TELEFONE 73 51 11
L I S B O A

Como era, há um século, a estação do Barreiro

Como a descreveu, em 1863, Carlos José Caldeira

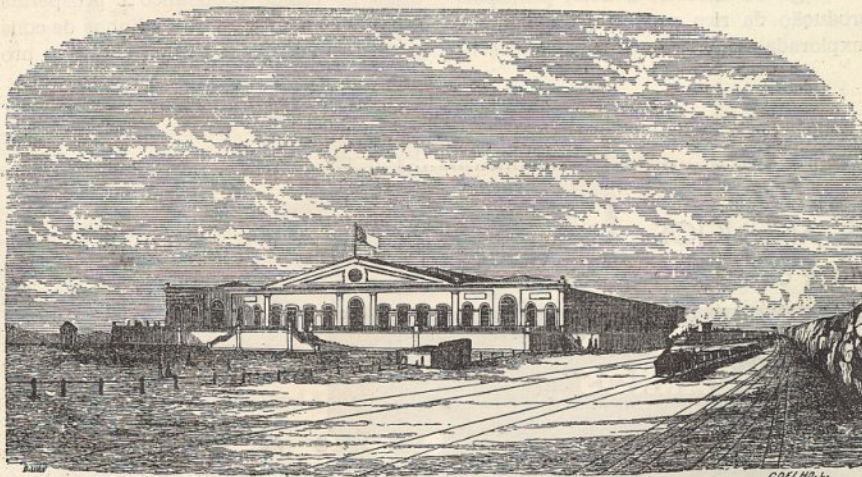
Do «*Archivo Pittoresco*» de 1863, tomo VI, páginas 113 e 114, reproduzimos, assinado por Carlos José Caldeira, um artigo e correspondente gravura referentes ao Caminho de Ferro do Sul e à sua estação principal no Barreiro. O artigo é curioso e além disso, nas suas palavras finais, o seu autor, espírito esclarecido, previa a benéfica e imensa influência que os caminhos de ferro teriam na vida económica e prosperidade do País.

Passamos, por isso, a reproduzir integralmente o artigo que, no «*Archivo Pittoresco*» Carlos José Caldeira escreveu há um século:

A estação principal do Caminho de Ferro do Sul,

ficie de 6460 metros quadrados. Tem quatro salas mui espaçosas para os passageiros das diferentes classes, e acomodações para algumas repartições. Ao sul do edificio há um armazém para mercadorias, com duas vias para entrada e saída dos vagões carregados, onde também está a estação telegráfica. Ao lado do norte há vasto local com as necessárias oficinas, cujas máquinas são movidas por um locomotor fixo.

A gare é no centro da estação, e são de ferro as combotas do tecto, coberto de vidro e ferro galvanizado, tendo de largura 32 metros sobre 67 de comprimento, com plataforma e cinco vias para seu movi-



Caminho de ferro do Sul — A estação do Barreiro

cujo desenho estampamos, é sita numa praia próxima à vila do Barreiro, na margem do Tejo, em frente de Lisboa, distante em linha recta 9 ou 10 quilómetros desta cidade. A construção é elegante. O frontespício tem 68 metros de comprimento com 16 janelas, 3 portões, e relógio no frontão. O pavimento da estação fica, em nível sobranceiro ao terreno adjacente, mas tem fácil acesso por uma larga escada de cantaria de dois lanços, que dá sobre um vasto terraço, todo guarnecido de gradaria de ferro. O fundo do edificio, incluindo o terraço, é de 95 metros, ocupando a super-

mento. O terraço e passagens interiores são asfaltados, com bordaduras de cantaria.

O Caminho de Ferro do Sul abriu-se à circulação pública em 1 de Fevereiro de 1864, e tem actualmente em exploração 69 quilómetros; 56 na linha principal do Barreiro e Vendas-Novas, e 13 no ramal de Setúbal. Partindo de uma praia, de não fácil acesso e desembarque, vai este caminho terminar numa aldeia, atravessando terreno pela maior parte deserto e inculto, contando-se apenas as três pequenas povoações do Lavradio, Alhos-Vedros e Moita, entre o Bar-

reiro e Vendas-Novas. Por estas circunstâncias é que até agora a exploração deste caminho tem sido pouco lucrativo.

No último ano, o de 1862, o número de passageiros transportados foi de 84:188; e o peso das mercadorias conduzidas 32:696 toneladas de 1.000 quilogramas, que pagaram 54 contos, ou mais da metade da receita total, que chegou a 102 contos em números redondos; considerável relativamente à extensão do caminho explorado, mas que foi absorvida quase toda pela despesa, que subiu a 91 contos.

O pequeno excedente ou lucro líquido de 11 contos representa apenas o juro de 1,17 por cento em relação ao preço de 939 contos, pelo qual o Governo comprou esta via férrea à empresa construtora.

O estado incompleto do caminho; as más condições de acesso às estações terminus, ou antes a todas; a insuficiência do material circulante, e outras causas mais secundárias, concorreram para este resultado, apesar do zelo e inteligência do director, o engenheiro Sebastião do Couto e Castro Mascarenhas. Todavia a receita tende a aumentar, mesmo dentro dos actuais limites desta linha férrea, e de certo crescerá progressivamente com a próxima abertura da secção de Vendas Novas a Évora na extensão de 59 quilómetros, e o prolongamento de 60 quilómetros, que não tardará, de S. Tiago do Escúrial a Beja, principais centros de produção da rica provincia do Alentejo.

Na parte explorada até Vendas Novas, já o desen-

volvimento da cultura e riqueza pública é manifesta e importante. Próximo ao Pinhal Novo formou-se e prospera uma vasta colonização, que principiou pelo estabelecimento de vários trabalhadores empregados na construção da linha. Vieram depois outros, quase todos do distrito de Aveiro, convidados pelas vantagens que lhes proporcionou o lavrador José Maria dos Santos, dono do terreno colonizado, facultando-lhes por adiantamento instrumentos de lavoura, gados, sementes, estrumes, e até comestíveis; formando assim de cada proletário um cultivador proprietário. Deste modo tem conseguido povoar aquelas paragens, havendo hoje na superfície de 4 quilómetros de largura sobre 6 de comprimento, 270 famílias que próximamente contam 1.000 pessoas, sendo 600 adultos e 400 menores. O dito lavrador Santos aproveita estes colonos para cultivar em grande escala as suas vastas propriedades naqueles sítios, onde já plantou 400 milheiros de bacelo e 10.000 pés de oliveira, em terrenos ainda há pouco inteiramente incultos. É um cidadão benemérito e digno de muito louvor por esta utilíssima empresa.

Carlos José Caldeira rematou o seu artigo com estas palavras:

«Por este limitado ensaio pode-se julgar da benéfica e imensa influência que os caminhos de ferro terão no estado económico e prosperidade do País, quando se completarem as linhas de construção para o Porto e Badajoz, e as outras que se projectam».

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

Todo o progresso está na investigação ...



... científica. Quer na análise das matérias primas, quer nos produtos fabricados, procura-se constantemente a melhoria da qualidade—sem esta, as indústrias não acompanham o PROGRESSO.

As fábricas CEL-CAT têm no seu laboratório tecnológico o mais directo apoio à qualidade dos seus cabos, postos ao serviço da industrialização nacional, metropolitana e ultramarina, há cerca já de 20 anos.



FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.

VENDA NOVA — AMADORA

Écos & Comentários

P O R S A B E L

A vida do Revisor

O revisor nos caminhos de ferro tem de ser dotado de uma paciência inaudita para aturar a falta de educação cívica que abunda em muitas linhas do nosso caminho de ferro.

Se bem me recordo, há uns bons trinta anos, um homem sério, que, mais tarde, foi o chefe de revisores, fazia o seu serviço na linha Lisboa-Vila Franca-Lisboa. Quando partia o comboio alguns passageiros punham-se de atalaia para ver em que carruagens subiam os revisores, e então durante o túnel e nas estações a seguir andavam a saltitar de carruagem para carruagem para se furtarem ao pagamento do modesto bilhete de 3.ª classe. O revisor em questão, hábil e pessoa já muito conhecida do público, trocava as voltas aos maus pagadores e estes eram apanhados e não escapavam ao pagamento do respectivo bilhete. Mas, por vezes, eram nomeados para esse serviço, na mesma linha, novos funcionários, alguns dos quais chegavam a ser agredidos por pessoas mal intencionadas que vagueavam naqueles comboios.

O nosso chefe de revisores, que já se encontra na reforma, conseguiu, não sem dificuldade, endireitar os serviços de revisão na linha de Lisboa-Vila Franca.

Mas outras linhas há em que os revisores, que se limitam a fazer o seu serviço, são tratados com modos bruscos e, por vezes, isto acontece em comboios de luxo.

Quando é que o revisor começará a ser tratado como um funcionário que se limita a cumprir os seus deveres?

* * *

Os bebedanas, ou sejam as pessoas que não sabem beber, dá-lhes também, sempre, para implicar com os revisores.

Lemos, algures, que dois indivíduos deram origem a desagradável cena ocorrida no dia 17 de Janeiro, na estação de caminho de ferro da Cruz Quebrada. Vão aqui os nomes dos causadores: Américo Penedo, de 50 anos, carpinteiro, e o seu simpático ajudante Ilídio Pinheiro, de 36 anos.

Embarcaram os dois em Paço de Arcos, no comboio 350, que partira de Oeiras às 17,15, para o Cais do Soдрé, e em vez de entrarem na 2.ª classe para a qual adquiriram bilhetes, entraram na 1.ª e ocuparam os respectivos assentos. O revisor Manuel Coelho advertiu-os do facto e convidou-os a passarem à classe para a qual tiraram bilhete, tanto mais que havia lugares. Escusado dizer que os tais etilizados recusaram-se a fazê-lo e insultaram o funcionário que, por tal motivo, pediu a intervenção de um guarda da esquadra de Oeiras, que seguia como passageiro no comboio.

O guarda fez o possível para convencer os dois homens a obedecerem ao funcionário da Sociedade Estoril. O Ilídio chegou a mudar de carruagem mas o seu patrão Américo teimou em permanecer na 1.ª classe. Em virtude das ameaças deste, o guarda, quando o comboio parou na Cruz Quebrada, obrigou o Américo a acompanhá-lo ao chefe da estação. Durante o trajecto para o gabinete do chefe da estação, o guarda foi por ele agredido e foi nessa altura que o grande ajudante aproveitou para atacar o guarda pelas costas. Com o auxílio dos funcionários do comboio e da estação, incluindo o chefe, os dois energúmenos foram dominados e levados presos para o posto policial de Algés, acompanhados por um reforço vindo de Oeiras.

O guarda ficou com a farda rasgada, recebeu curativos de vários ferimentos e o comboio chegou atrasado.

Foi um grande dia para os foliões, que responderam no Tórel,

cabendo ao Américo 109 dias de prisão, não remíveis a dinheiro, 15 dias a 10\$00 de imposto de justiça, 400\$00 de indemnização ao guarda e ainda 250 escudinhos por não possuir licença de isqueiro; o segundo foi beneficiado com 3,4 dias de prisão, 15 dias a 15\$00 e 100 escudos de imposto de justiça.

* * *

Já depois de escritas estas linhas, um comboio, que vinha de Vila Franca de Xira, trazia como passageiros os serventes Clemente Manuel Gonçalves, Francisco Mota da Cruz e António Domingues Sanchez, todos residentes em Bobadela, os quais implicaram com o revisor por este ter troco de vinte escudos que um dos meliantes lhe entregou para pagamento dos bilhetes. Em socorro do revisor ofendido apareceu um colega que entregou os desordeiros à P. S. P.

Mata-borrão por vitela

Os comensais de um restaurante em Alicante, belo porto sobre o Mediterrâneo, comeram escalopes de mata-borrão, convencidos de que eram de vitela.

Nunca se nos proporcionou comer mata-borrão mas parece-nos que, por muitos bons temperos que empreguem no petisco, há uma grande diferença entre o mata-borrão e a vitela.

Mas o cozinheiro quis pregar uma partida aos seus amigos, garantindo aos seus ajudantes de cozinha que eles não dariam pelo logro. E ganhou, pois preparou umas folhas de mata-borrão, que cobriu com gema de ovo e farinha, deitou-as na frigideira, depois de bem temperadas, e servi-las numa travessa foi obra de um momento.

No final do repasto o cozinheiro declarou aos seus amigos que eles haviam comido escalopes de mata-borrão em vez de vitela.

Riram-se muito e talvez tivessem bebido antes da refeição pois não é muito natural comer papel por vitela.

Na Televisão

Lemos nos jornais uma notícia anunciando na rubrica «7.ª Arte» a passagem do filme «Aldeia da Roupa Branca», com palavras de Fernando Garcia sobre este filme nacional.

Não estranhámos nada o anúncio, mas o filme já havia sido passado na Rádio Televisão Portuguesa e em muito melhores condições de sensibilidade.

Ou isto foi à laia de barrete?

Gente de bem

Há dias foi morto por um comboio na passagem de nível de Caxias Angelino Dias Claro. Não apareceu quem lhe fizesse o funeral. Mas o homenzinho não foi para a vala comum pois a Agência Funerária Mega, do Largo das Olarias, prontificou-se a fazer o enterro gratuitamente.

Este gesto do Director da Agência, sr. Domingos Mega, é digno de toda o elogio pois ali chegou a compreensão de que é uma glória fazer bem.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,50 18,15 e 21,50 — «O final do julgamento».

COLISEU — Cinema.

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — Filmes de aventuras.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O nome de João Pereira da Rosa numa rua de Lisboa

Nada mais justo. O nome, por muitos títulos ilustre, de João Pereira da Rosa, que conferiu ao diário *O Século* não apenas uma feição moderna mas, acima de tudo, um sentido mais nobremente popular, quer na defesa de muitos dos nossos problemas, quer na realização de obras sociais — entre elas, não o esqueçamos nunca, a Colônia Balnear Infantil — vai ser dado à Calçada dos Caetanos, por feliz deliberação do sr. General Antônio Vitorino França Borges, o grande presidente do nosso Município. Foi em *O Século* que João Pereira da Rosa começou, aos treze anos, a ganhar o pão de cada dia, ali se fez homem e ali aprendeu — que maravilhosa Escola é um jornal! — a olhar para a vida e para os seus semelhantes com interesse humano. Lisboa e os pobres devem-lhe muitos e inestimáveis serviços. De *O Século* ele fez uma tribuna e um campo de batalha. Quando não era a sua inteligência que falava, era o seu coração que combatia. E tudo por bem. Tudo pelo prestígio do País.

Honrar a memória dos homens que foram úteis à sociedade é a melhor maneira de lhes agradecer o bem que nos fizeram e a lição de generosidade que deram, indistintamente, aos homens do seu tempo e até — e nisso está o seu máximo valor — aos homens dos tempos que hão-de vir.

Uma jovem pintora

Na sede do «Sport Lisboa e Benfica», foi-nos dado o prazer de visitar a exposição da jovem e já distinta pintora Cândida Cunha. Uma grande artista? Com as qualidades que possui, e são muitas, não lhe será difícil, dentro de pouco, atingir um alto nível. Possuindo o sentido poético da paisagem, e sendo belos os seus *Nocturnos* e frescas as suas *Rosas Vermelhas*, a pintora, quando disciplinar, com mais estudo, essas qualidades, pode ter a certeza de que alcançará, como naturalmente ambiciona, um grande e legítimo lugar na pintura do nosso País.

Se desenhar é aprender a ver melhor, é a pintar que se aprende a entender com mais vivo e profundo sentimento a alma e a poesia das coisas. E são os artistas insatisfeitos os que mais facilmente triunfam. Na jovem pintora Cândida Cunha, grande promessa de hoje, saudemos, pois, a grande pintora de amanhã.

Os nossos artistas



AMSTERDÃO

Aquarela de Charo (Maria do Rosário Redondo)



EM VIAGEM

Destila o trem deixando um rio na passagem e, além do claro rio, algumas moradias...

Uma cruz no caminho e na verde pastagem siriemas griaando em doidas correrias.

Nesta em que vou, atroz e insólita viagem, assim como se vê de três penosos dias aprez-me docemente ouvir a voz da aragem a ver o céu baixar no azul das serranias.

Longe, clara reflui um fio a agreste fonte ao pé da qual floresce uma florinha insonte e o gado que me espia acalma os berros seus.

E ao sol que nasce a espelhar na lagos, uma garça que passa e vai voando à toa, parece um lenço branco a me dizer adeus!...

CLOVIS ERNESTO CORRÊA
(BRASILEIRO)

ROTEIRO DE UM REPÓRTER

TOLEDO

Por JORGE RAMOS

COM as suas pedras seculares onde a história do judaísmo deixou dedadas tão nítidas como as que se gravaram nas muralhas da Palestina, a velhíssima Toledo, austera como um rei medieval, e grave e soturna como um monge na contemplação do seu mundo imaterial, é uma cidade que parece ter sido desviada do curso da história, para ficar mergulhada na serenidade muda de uma Espanha mística. As suas torres dir-se-iam fantasmas e há qualquer coisa de sombrio e de solene na atmosfera misteriosa de certas ruas onde o silêncio é pesado, seco, amedrontador como a penumbra de uma cripta. Na alma de Toledo pairam lendas dramáticas do Alcorão e do Velho Testamento. Mais do que uma cidade que viveu egrégios esplendores e conheceu glórias imperiais, é um grande museu ou um sepulcro fossilizado. Debaixo das suas numerosas lajes funerárias repousam séculos de orgulho e de submissão — guerreiros, ascetas, heróis, iluminados.

O encontro do Ocidente com o Oriente teve na remota capital da época de Wamba o seu vértice. Os árabes, que deram a Córdoba importância universal com o califado, deixaram a expressão da alma oriental em numerosos vestígios arquitectónicos que, a cada passo, deparamos em Toledo: minaretes moiriscos, esculturas, animais fantásticos, folhagens, tudo o que os primores da arte, elevada a uma grande concepção de beleza por uma civilização desaparecida, podem fantasiar e realizar.

Não é difícil encontrar através da desordem pitoresca das ruelas toledanas, tortuosas, íngremes, acidentadas, brasões de armas e divisas esculpidas encimando portais, como a recordar que na história da cidade há um capítulo onde se fala do seu romance de capa e espada...

Julgamos descortinar nos rostos morenos destes homens que atravessam a praça principal de Toledo, traços ancestrais de árabes e judeus, reminiscências de antigas raças mescladas à população castelhana.

E de tal forma estes elementos se confundem no aspecto de Toledo, que algumas casas, de muros brancos, colunatas, e janelas ogivais, relembram sinagogas, e outras como que escondidas entre muralhas, evocam no nosso espírito haréns com jardins secretos, onde floresciam laranjais e roseirais. Toledo possui ainda qualquer coisa de fortaleza e de convento cristão, fechados num círculo de silenciosa hostilidade, em que adivinhamos a eterna presença dos príncipes das Cruzadas, o espectro de São Vicente Ferrer assaltando as sinagogas e arrojando ao Tejo os judeus, a chama do génio bizantino iluminando a imortalidade de Greco, os êxtases de Teresa de Jesus comendo «Las Moradas» no mosteiro de S. José del Carmen, e o espírito criador de Cervantes escrevendo na «Posada de La Sangre» onde se hospedavam arrieiros e fidalgos, as primeiras páginas de «La Ilustre Fregona».

Toledo, a cidade hispano-árabe-semita não tem idade. Os minutos da sua história são infinitudes de séculos. Talvez por isso, ela parece adormecida num sono de pedra, esquecida de si própria como o fantasma da Morte que Milton, no «Paraíso Perdido», colocou à porta do Inferno...

A Itália vai instituir a «Ordem dos Jornalistas»

Por informação da «France Press» comunicada à Imprensa diária, o Senado italiano aprovou um decreto-lei que institui a «Ordem dos Jornalistas».

Prevista desde 1944, a Ordem tende a proteger «Os interesses legítimos dos jornalistas e a disciplinar o exercício da profissão» conferindo deste modo «maior prestígio e maior dignidade» a quem trabalha na Imprensa.

A notícia acrescenta que, segundo os autores do projecto, a nova instituição estabelece «nova ética profissional, reconhece o pleno direito à liberdade de informação e de crítica, defende os direitos do cidadão e a todos garante a possibilidade de exercer um jornalismo livre mas respeitador da verdade.»

Aviação

Viena-Schwechat Cruz Aérea na margem da Europa

Quando o capitão de um avião a reacção abrange a radiotelegrafia de Viena-Steinhof, e empurra cuidadosamente o seu colosso aéreo na área de deslizamento do campo de Schwechat, as sobressaídas asas da máquina tremem sob as sacudidas de um vento estranho. Os pilotos, que atravessaram o Atlântico, as montanhas da Europa ocidental e, finalmente, os Alpes, sabem agora que têm atingido o último ponto daquela da terra na qual se pensa quando se fala da Europa em Boston ou em Nova Iorque, em Londres, em Paris ou em Genebra. Aqui oferece-se algo dife-

Angulos), as rotas aéreas internacionais «Green One» e «Ambar Fifteen».

Só a uma hora e meia de voo, em avião a jacto, de Londres e Estambul, e apenas a uma hora de Berlim, Zurich, Roma e Paris, foi em Viena que se transformaram três pistas aéreas numa pista magnífica que, depois das investigações da ICAO (International Civil Aviation Organisation), foi declarada como particularmente apropriada para o desenvolvimento de uma base aérea internacional para aviões a reacção.

Segundo moderníssimos pontos de vista, construiu-se um hangar, pistas de descolagens e um sistema de radiotelegrafia, e assim foi estabelecida essa

Um aspecto da estação do aeroporto de Viena



rente aos pilotos de aviões intercontinentais, quando, com suas máquinas já abastecidas, despegam de Schwechat rumo ao leste.

Icao-Certificado — Categoria A

Na margem ocidental da ilimitada planície panónica, cujos ventos provêm das estepes da Rússia e da Ásia, está situada, numa baía, entre as últimas colinas dos Alpes, Viena, a capital da República da Áustria. Ali, no limite entre a estepe e o bosque, onde outrora a estrada de âmbar romana, que conduzia da Itália ao Mar Báltico cortava o caminho do Danúbio no Oriente, encontram-se hoje, sobre o aeroporto de Viena-Schwechat (quase sob os mesmos

placa girante do trânsito aéreo norte-sul e leste-oeste da Europa Central, que é conhecida, com todo o direito, pelos pilotos das 22 companhias aéreas internacionais que nela fazem escala, como a Cruz Aérea do Sudeste.

Gigante de Vidro e Cimento

Entre uma fachada de vidro e cimento de 300 metros de comprimento e três andares, e uma rampa para automóveis de dois andares, que corre paralela a ela, estende-se como a travessa de uma imensa letra H, o edifício de despacho do aeroporto de Viena-Schwechat. Á sua capacidade, por hora, compreende 900 passageiros que chegam e que saem

uma cifra com a qual se tem calculado a capacidade máxima do aeroporto.

Os postigos no «hall» de despacho não estão permanentemente cedidos às companhias de aviação, assim que, em caso de necessidade, é possível, mediante a concentração de todos os carrinhos para transporte de bagagem, levar a cabo, em breve tempo, o despacho de bagagem e passageiros de máquinas intercontinentais com mais de 100 assentos.

O gigantesco hall de despacho, construído em forma de montura e recoberto de vidro, está disposto em três andares, unidos mediante escadas rolantes, portas automáticas e elevadores para bagagem, 43.500 m² de superfície acústica garantem que — mesmo em caso de grande movimento de aviões a jacto — nenhum ruído desagradável perturbe o despacho ou a estadia nos dois grandes restaurantes, os quais asseguram, de cada assento, uma óptima vista sobre a pista de aterragem.

Pistas à prova de Fogo

A esplanada do aeroporto, de 135.000 m de extensão, construída para 18 posições, assim como a pista de cimento, de 3.000 m de comprimento e 60 m de largura, estão construídas de cimento emparelhado, insensível, por conseguinte cimento não derretível, o que facilita sobretudo as manobras com os aviões a jacto. Apesar da reduzida espessura dessa capa de cimento emparelhado «só 26 cm», as pistas de descolagem, aterragem e os hangares do Aeroporto de Schwechat têm-se mostrado apropriados para o movimento das máquinas Clipper Intercontinentais com um peso de descolagem de até 120 toneladas. Até ao ano de 1975, a construção duma segunda pista de cimento, paralela à de hoje e composta de pista de aterragem e descolagem, assim como a ampliação do edifício de despacho e escritórios do Aeroporto, contribuirá para aumentar consideravelmente a frequência anual de passageiros, que actualmente é de 2.000.000 passageiros para 60.000 voos.

O movimento de pessoas e o transporte de mercadorias do aeroporto de Schwechat estão em permanente ascensão desde a sua construção, no ano de 1960. Nesse ano chegaram aqui, em 8.431 aterragens, 168.622 passageiros, enquanto que em 8.436 descolagens, partiram 172.196 passageiros. 68.185 pessoas transitaram no solo austríaco. Em 1964, o número de aterragens, com 9.804 máquinas e o de descolagens com 9.847, foi consideravelmente mais alto que no ano anterior, e o número de passageiros ultrapassou de longe a cifra de 1960 com 186.805 pessoas que partiram, 184.565 que chegaram e 186.805 em trânsito.

Imperativo Primeiro: Segurança

Para poder atender ao crescente número de pessoas, a Cruz Aérea do Sudeste dispõe de um perfeitíssimo sistema de meios de segurança de aviões e cuidados de máquinas.

As máquinas que seguem seu curso ao longo das estradas aéreas internacionais, concentram-se no oeste da cidade de Viena para serem então incluídas dentro do sistema de aterragem por instrumentos (Instrumentenlandessystem, ILS) do campo de Schwechat.

Além dessa ajuda, um radar que já foi montado na torre de control do aeroporto, de 36 m de altura, em cooperação com um radar de precisão, que dirige os aviões na chegada ao aeroporto, possibilitará, num futuro próximo, e em quaisquer condições atmosféricas, a aterragem das máquinas que aqui fazem escala.

Um moderno serviço meteorológico, o qual tem sido colocado numa ala lateral do edifício do aeroporto e que, entre outras vantagens, possui a de determinar, por radiotelegrafia, a altura das nuvens, assim como de receber e enviar, mediante rádio-fotografias, cartas do tempo, garante, junto a uma extensa oficina para a construção e reparação de máquinas, que a Cruz Aérea do Sudeste, dentro de pouco tempo, seja não somente um dos mais importantes, senão um dos mais seguros aeroportos para aviões a jacto da Europa, quicá do Mundo.

Círculo Tradicionalista Português

Acaba de se fundar, em Lisboa, o Círculo Tradicionalista Português. Do seu programa cultural fazem parte os seguintes objectivos:

a) — O estudo do Povo Português, na multiplicidade das suas expressões criadoras, tanto no passado como no presente; b) — O estudo da problemática da nossa época e seu enquadramento nas linhas da continuidade histórica; c) — A defesa dos valores que configuraram a civilização mediterrânico-Atlântica.

O Círculo, cuja sede provisória está instalada na Avenida de Roma, 62-2.º, Dt.º, espera a colaboração de todos os portugueses interessados em defender o património espiritual da Pátria.

Vida Ferroviária

Confraternização do pessoal da C. P. e da Sociedade Estoril

Em Vila Franca de Xira, realizou-se, recentemente, um almoço de confraternização do pessoal do movimento da C. P. e da S. E.

Presidiu o sr. Albino Dias Pereira de Oliveira, ladeado pelos srs. Victor Manuel e Luís de Matos.

Aos brindes, vários oradores usaram da palavra e lembraram o saudoso director de «O Século», sr. João Pereira da Rosa, e brindaram, depois, pelas duas empresas e pelos ferroviários do País.

O novo presidente da União Internacional dos Caminhos de Ferro

A União Internacional dos Caminhos de Ferro costumava chamar para a sua presidência, de dois em dois anos, um novo presidente, que era escolhido de entre os membros da sua Direcção. Depois do professor Oeftering, do Caminho de Ferro Federal Alemão, e do presidente Ratter, dos Caminhos de Ferro Britânicos, acaba de assumir os altos cargos da U. I. C. C., para o exercício de 1963 e 1964, o



HUGO GSCHWIND

sr. Hugo Gschwind, presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

O sr. Hugo Gschwind, que nasceu no dia 10 de Setembro de 1900, em Therwill, no cantão de Bâle, doutorou-se em ciências económicas da Universidade de Bâle. Durante e depois dos seus estudos, fez várias estadias em Madrid, Paris e Berlim, e também na Inglaterra, onde se preparou para as actividades bancárias, que devia exercer em seguida na cidade natal de Erasmo.

Conhecido por numerosos escritos sobre economia, os seus concidadãos elegeram-no para o governo do cantão de Bâle-Campagne, onde as questões económicas ficaram igualmente sob a sua alçada. Nos fins de 1949, sendo então conselheiro nacional, o Conselho Federal Suíço nomeou-o mem-

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Fevereiro de 1913)

Linhas Portuguesas

Companhia Portuguesa. — O Conselho de administração d'esta Companhia, em sessão de 22, aprovou o orçamento para o corrente anno e nomeou uma comissão destinada a estudar um plano geral de trabalhos e o melhoramento das condições financeiras da Companhia, de accordo com a proposta da sua comissão do orçamento.

— Foram promovidos nos serviços de exploração da mesma companhia, os Srs. Santos Viegas, a engenheiro adjunto da Exploração; Lima Henriques, a engenheiro adjunto da Exploração, accumulando com as funções de chefe da Fiscalização; e Vasco de Vasconcellos, a chefe do serviço do Trafego.

Alto-Douro. — Ventilou-se nas Camaras a questão do desenvolvimento das linhas do Alto-Douro, região riquíssima onde urge fomentar-se toda a casta de viação, tanto a ordinaria como a accelerada. Fallou n'este sentido o deputado Sr. Bernardino Roque. Respondeu-lhe o Sr. ministro do Fomento declarando que são esses os seus intuitos, impondo-se, porém, para a sua realização, o levantamento de um emprestimo de 5.480 contos, para cujos encargos devem certamente ser sufficientes os rendimentos das linhas construidas.

Pocinho a Miranda. — Tambem na Camara dos Deputados se instou pela continuação das Obras da linha de Pocinho a Miranda do Douro.

Malange. — Foi enviado ao ministerio das Colonias o ante-projecto do troço, recentemente estudado, entre o sopé da Serra de Pala-Mungongo e o valle do rio Lui (sertão de Casange). Este troço é de facil ligação com o já estudado (de 41 kilometros) da via-ferrea de Malange a Xiça.

Benguella-a-Velha. — Representaram de Angola ao ministerio das Colonias, ponderando a grande necessidade de construir-se um caminho de ferro do magnifico porto de Benguella-a-Velha para a região agricola de Amboim. Pensa-se n'uma via de 70 kilometros de extensão e 60 centimetros de largura.

Chinavani (Lourenço Marques). — A Companhia «Incomati States», adjudicatária da construcção do caminho de ferro de Chinavani (districto de Lourenço Marques), sollicitou do ministerio das Colonias a necessaria auctorização, para transferir esse encargo (bem como outros de caracter industrial, e na mesma região) para a firma Dick Kerr.

bro da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro federais suíços, dos quais, passados dois anos, veio a tomar a presidência.

Com larga experiência dos problemas económicos e financeiros, o sr. Hugo Gschwind vai exercer com a maior competência o novo cargo que lhe foi confiado, pois possui uma verdadeira vocação internacional.

Recortes sem comentários

Um bispo decapitado

LEOPOLDVILLE, 19 de Janeiro — Mons. Ireneus Dud, bispo de Wau, no Sudão, foi decapitado em Juba, depois do seu regresso do Concílio Ecuménico.

Muitas pessoas abandonaram o Sudão, receosas das atrocidades cometidas por árabes na parte meridional daquele país. Esses refugiados contam que ultimamente dezenas de cristãos sofreram mutilações, sendo-lhes cortadas as orelhas e a alguns esvasiadas as órbitas.

Além de mons. Duda, foi executado um sacerdote católico.

Segundo os refugiados, as autoridades árabes confiscaram a catedral de Juba, convertendo-a em mesquita. — (ANI).

Matou a professora

ROMA, 26 de Janeiro — Um professor primário de Nápoles, Luigi Lambiase, de 52 anos, apaixonado por uma colega casada, que não lhe correspondia, matou-a na sala de aula e, à vista de 32 pequenitas aterrorizadas, tentou suicidar-se.

Quando a professora, Olimpia de Rosa, de 41 anos, dava hoje lição às 32 alunas, abriu-se a porta de repente e entrou na sala o tresloucado amoroso, de pistola em punho. Quatro tiros estalaram, e a professora caiu sobre a secretária, ferida de morte.

«Calem a boca ou disparo contra vocês» — gritou o assassino às crianças. Depois disparou uma bala na têmpora e caiu em cima do estrado. As pequenitas fugiram. O professor está no hospital, em perigo de vida. — (F. P.).

Morre-se de saudade

«Vieira Carreiro, como grande português e açoriano, era portador de todos os atavismos da nossa gente». Assim se escreve numa carta vinda dos Estados Unidos, que o «Correio dos Açores», de Ponta Delgada, publicou a anunciar à família a morte do emigrante português.

Vieira Carreiro buscou fortuna em terras da próspera América, como o fazem milhares de outros portugueses. Linotipista de profissão, empregou-se nas oficinas do «Diário de Notícias» de Nova Bedford. Mas, aos poucos, inexplicavelmente, foi definhando. Os médicos não davam com o estranho mal. Só ele sabia a doença que o minava. Revelou-a, pouco antes de morrer: saudades da noiva e do torrão natal.

Ao funeral, a colónia portuguesa ocorreu em massa.

Do «Diário de Notícias»

Aves esfomeadas

LEICESTER, 24 de Janeiro — Centenas de pombos esfomeados, devido à prolongada invernia, atacaram uma mulher que acabava de comprar pequenos pães nesta cidade e derrubaram-na.

As aves lançaram-se sobre os pães que se encontravam no cabaz de compras da mulher, enquanto esta, tomada de pânico, fugia abandonando o cabaz.

Em Rey, no sul da Inglaterra, os amigos das aves utilizaram picaretas para libertar cisnes presos no gelo. — (R.).

Fazer dormir

TOLOSA, 25 de Janeiro — Um inventor de Tolosa, Robert Lasserre, especializado em pesquisas relacionadas com o funcionamento do cérebro, construiu um novo aparelho para fazer dormir.

Graças a esse aparelho, no fim de cinco minutos apenas o paciente encontra-se mergulhado no sono. O engenho, que provoca a descontração e o sono natural por reflexos condicionados, colocado nas proximidades do leito, é ligado a uma tomada de corrente.

Na obscuridade, a pessoa que deseja adormecer só tem que fixar um pequeno painel luminoso, regular a respiração pelo ritmo sincronizado pelo aparelho e esperar. O sono sobrevém ao fim de cinco minutos e o aparelho cessa então de funcionar, automaticamente. — (F. P.).



S I D E L O R

UNION SIDÉRGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

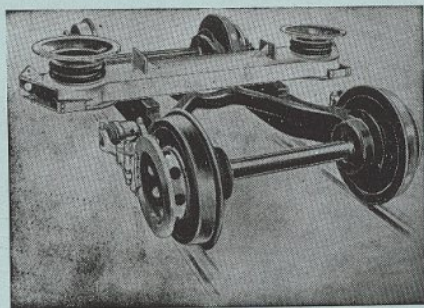
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

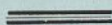
Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA
107, R. dos Douradores — LISBOA

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO
E
SEUS DERIVADOS
MANGUALDE
(PORTUGAL)

Teleg. «EMBEL» — APARTADO 21
Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

Agência em Lisboa:
RUA DO CARMO, 51-6.º
Telefs. 325587-30646 e 367750
Teleg.: «Contexim» — Lisboa

AGE LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:
RUA DOS BACALHOEIROS, 24-D
Telef. 32 84 53

Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS
QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 53

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15
Telefone 66 61 86
LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO