

REPOSICIONAMENTO LEGAL
JAN. 1954

do 66.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1953

Número 1584

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

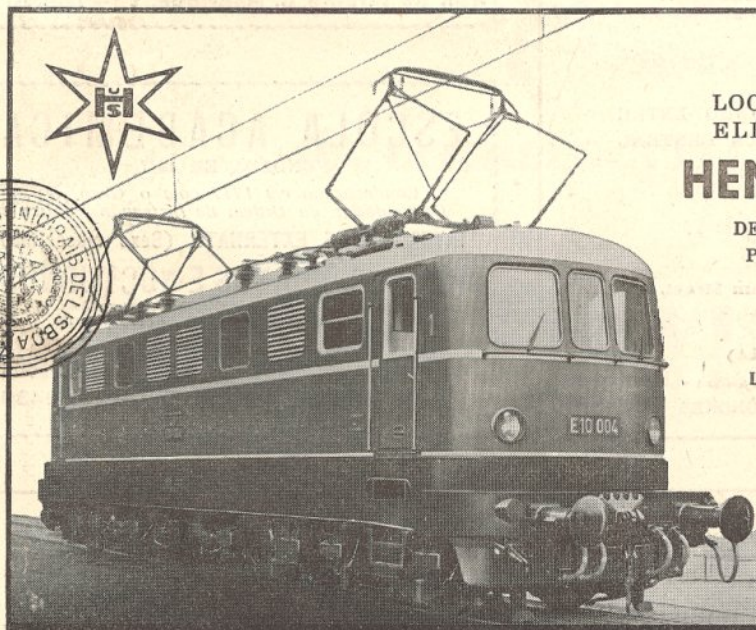
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168 - LISBOA



LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS
HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS
PARA QUAISQUER
FINS

Locomotivas do C. F.
Fed. Alemão

HENSCHEL & SOHN AG **KASSEL**

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



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Qilms.
Capital: Esc. 330.000.000s00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: -LOBITANGA-
LISBOA // LONDRES // LOBITO

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4,5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª
Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º
Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

ESCOLA ACADEMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO (Sexo masculino)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Líceal, Comercial, Ciclo Preparatório
e Instrução Primária com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 6 2430

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 752

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

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

1584



16 — DEZEMBRO — 1953



ANO LXVI

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.	347
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	349
Sociedade de Geografia	350
«As gargantas do Tua e do Aar»	351
Tráfego de passageiros entre Portugal e Itália	351
A «Travel» adquiriu na Holanda uma nova draga	351
Cinquentenário da Feira de Paris.	351
William Bailey	351
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	352
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	353
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	354
Recordação de Viagens: Dias de Julho por terras de Espanha, por <i>BUSQUETS DE AGUILAR</i>	356
Recortes sem comentários	358
Fábrica de Papel da Abelheira.	358
Parte Oficial.	359
Há 50 anos	360
Electrificação dos Caminhos de Ferro	360
Instituto Superior Técnico	360

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

Foi nomeado definitivamente director daqueles serviços o Eng. Arnaldo Pacheco Pereira Leite

O sr. engenheiro Arnaldo Pacheco Pereira Leite que, em 25 de Outubro de 1934, logo após a sua formatura em engenharia civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, entrou ao serviço de Moçambique como Engenheiro Praticante da Divisão de Estudos e Construções, e que, no Niassa, realizou uma obra notável de administração, foi nomeado muito recentemente, com carácter definitivo, director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Muito novo ainda, pois nasceu a 14 de Novembro de 1908 em Cavez, concelho de Cabeceiras de Basto, da ridente província do Minho, o sr. Engenheiro Arnaldo Pacheco Pereira Leite, leva para o exercício do seu alto cargo uma grande experiência. Efectivamente, a sua carreira, como acabamos de ler em *O Ferroviário*, de Lourenço Marques, fê-lo percorrer quase todos os sectores ferroviários, e em todos eles lhe foi fácil conseguir demonstrar não só a sua capacidade de trabalho e a sua competência, não só a sua justeza de critério mas, também, o seu trato afável, de mi-

nho da gema, que o aproximava familiarmente de subordinados e chefes, tendo conquistado assim a simpatia geral.

As suas qualidades de chefe foram se afirmando dia a dia, quer no estudo dos Caminhos de Ferro de Tete, Moçambique e Limpopo, quer, em seguida, na construção de qualquer deles; quer, mais tarde, na direcção dos serviços de Movimento e dos Armazéns Gerais.

O que foi a sua notável acção no Niassa, vamos já sabê-lo, reproduzindo o que, no referido *O Ferroviário*, de Lourenço Marques, se escreveu, na sua edição de 14 de Novembro:

O Niassa deve-lhe uma das maiores obras de administração que se têm realizado indiscutivelmente.

A sua visão, o seu trabalho alegre que soube levar ao sacrifício todos quantos com ele colaboraram, conseguiu fazer dum caminho de ferro que se arrastava nos «deficits» constantes e fazia reacear o exercício da sua chefia bem como «desanimar» quantos pretendiam a sua extensão a regiões riquíssimas mas por explorar por falta de vias de comunicação, numa linha florescente e de promes-

sas infundáveis de riqueza, bem como de fonte de trabalho para a gente portuguesa.

O Engenheiro Pereira Leite conseguiu o milagre de acreditar a Divisão de Moçambique até ali julgada um «cancro» roedor da economia ferroviária.

E a sua obra realizou-se num trabalho alegre, feliz, como todos quantos se realizam sobre a sua direcção!

Sem necessidade de ferir, ou sequer de repreender os que poderiam entrar a marcha da grande obra a realizar, chamando a si as dedicações e estimulando os trabalhadores com palavras justas e elogiosas ou os que andavam afastados do trabalho aturado por desânimo ou qualquer outro motivo que ele sabia reconhecer e ir ao encontro da alma ansiosa de quantos trabalhavam com a sua chefia, o engenheiro Pereira Leite conseguiu a equipa tão necessária e indispensável numa terra e serviço onde tudo estava por fazer, onde o desânimo de se sentirem desamparados e muitas vezes condenados a desterro fazia tornar o trabalho odioso e a iniciativa dos poucos que a tinham ineficaz e importuna, ou indesejada.

O Niassa deve-lhe grande parte do seu desenvolvimento. Muitas regiões estariam ainda hoje sem comunicações regulares e sem os elementos de progresso que as tornaram susceptíveis de ocupação, criando-lhes ambiente propício a uma colonização eficaz e à permanência de portugueses civilizados.

Sóbe conhecer a terra onde trabalhava, os serviços que dirigia e entusiasmar o pessoal que chefiava.

Reuniu todos os meios de trabalho e realizou

a obra indispensável ao desenvolvimento da terra portuguesa que serviu!

O seu trabalho não parou, contudo, no Niassa. A sua figura de grande realizador e chefe estendeu-se a todos os serviços ferroviários.

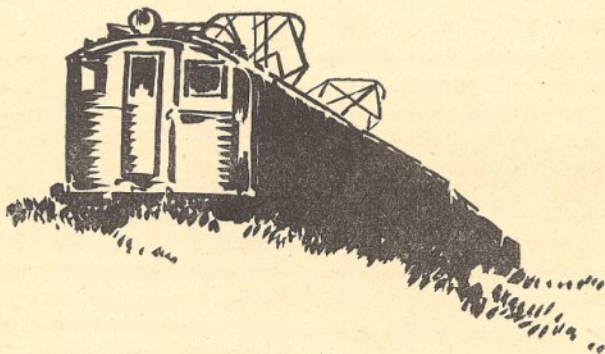
Hoje foi consagrado justamente e a sua consagração é mais um justo galardão concedido pelo Governo da Nação a todos os ferroviários de Moçambique.

Justiça e só justiça que, porém, os ferroviários de Moçambique não podem deixar de agradecer por lhes terem concedido o chefe que mereciam e prestado justa recompensa a um dos seus mais ilustres engenheiros.

E *O Ferroviário* fechou assim o seu artigo com estas palavras, que muito nos apraz também reproduzir e arquivar:

Ao Governo da Nação, pois, e ao seu legítimo representante, senhor Comandante Gabriel Teixeira, que muito deve ter contribuído para a gratidão que existe na massa ferroviária de Moçambique, vão as nossas sinceras homenagens e o maior reconhecimento de todos quantos estando ao serviço da Administração Ferroviária de Moçambique procuram elevar a Nação, tentando desenvolver, ainda mais, esta esperançosa província portuguesa.

Tal é o homem ilustre que se encontra hoje à frente dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique e a quem, respeitosamente, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* endereça os seus cumprimentos de felicitações.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Duas palavras à memória de João de Deus Ramos

Faz hoje um mês que foi sepultado, no Cemitério dos Prazeres, um grande amigo das crianças. Chamava-se João de Deus Ramos e herdara de seu pai, o glorioso João de Deus, não apenas um nome, que soube honrar e exaltar, mas, também, um coração largamente aberto aos mais generosos e afectivos sentimentos humanos. João de Deus Ramos era, com efeito, um homem excepcional. Poeta e pedagogo, ele tinha, como poucos, o gosto pela poesia da acção. A obra que ele ergueu no País, com a colaboração de alguns bons portugueses: os «Jardins-Escolas João de Deus», dignifica não apenas um vulto, mas uma geração inteira. Por ela, por essa obra magnífica, incomparável, a glória de João de Deus como que ganhou novas raízes de imortalidade e beleza espiritual.

Nesses Jardins-Escolas as crianças portuguesas aprendem não só a ler e a escrever mas, também, a cantar e a sorrir para a vida.

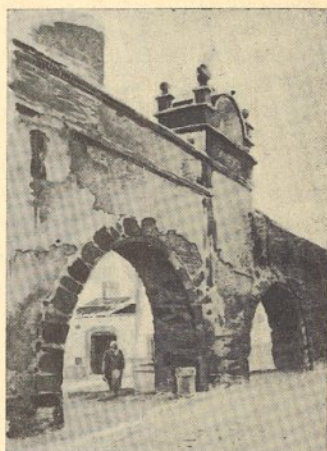
João de Deus Ramos deixou, felizmente, herdeiros e amigos, que hão de garantir vida e actividade a essa obra e que, também, manterão as tradições culturais do «Museu João de Deus». A continuação dessa obra e dessas tradições consistirá a melhor e mais significativa homenagem que à memória de João de Deus Ramos se poderá prestar.

Engenheiro Duarte Pacheco

Desde o dia 16 de Novembro, em que se perfaziam dez anos sobre o falecimento trágico do Engenheiro Duarte Pacheco, que Loulé, sua vila natal, tem um monumento a perpetuar a memória do grande Ministro das Obras Públicas. Nunca havíamos, até essa data, visitado Loulé. A nossa viagem, num comboio «Foguete», proporcionou-nos a oportunidade feliz de conhecer, de perto, uma população que se orgulha de ser extremamente bairrista. E, além, de bairrista, grata a todos quantos se interessam pelo seu progresso.

Salazar, que teve em Duarte Pacheco um colaborador ousado e genial, presidiu à cerimónia do descerramento do medalhão com a efigie do saudoso louletano, e pronunciou um admirável discurso em que exaltou a memória daquele que, «numa vida velozmente vivida», bem soube servir o País.

Os nossos artistas



EVORA — Cidade de encantos — Aguarela de José Félix

Antologia

PORTUGAL

Vês que a Europa te aperta contra o mar:
teu coração rebelde tumultua...
E, nesse impulso de te libertar,
fazes do oceano uma província tua!

E o oceano em fúria logras jugular!
Sonha tua alma, e anseia, e freme, e estua,
e, na ingente cruzada singular,
teu nome entre as nações se perpetua.

Das caravelas brotam continentes!
Transfigura-te em gestações ardentes,
coração lusitano varonil!

Deixarás, como exemplo para a História,
entre florões de imperecível glória,
o florão rutilante do Brasil!

Christovam de Camargo
(Brasileiro)

Sociedade de Geografia

«Impressões de uma Embaixada Voluntária» — Pelo General Ferreira Martins

EM sessão especial, o sr. General Ferreira Martins proferiu na Sociedade de Geografia, na noite de 11 do corrente, uma conferência subordinada ao tema «Impressões de uma Embaixada Voluntária», em que fez interessante e minuciosa descrição da romagem que os combatentes portugueses da primeira Grande Guerra fizeram, em Maio deste ano, à Bélgica, onde prestaram homenagem à memória dos seus camaradas daquele heróico país. Presidiu o sr. Prof. Dr. Mendes Correia, secretariado pelos srs. General Correia dos Santos, comandante dr. Júlio Gonçalves e J. M. Cordeiro de Sousa.

Na numerosa assistência, constituída, em grande parte, por antigos combatentes, viam-se, entre outras individualidades, os srs. almirantes Afonso Cerqueira e Tito de Morais, general R.úl Esteves, Brigadeiro Sotto Mayor, coronéis Damasceno e Pires Monteiro, tenente-coronel Abreu Campos, Dr. Sá Vieira e Eng. José Martins.

Depois de agradecer as boas palavras com que o Presidente da Mesa o tinha apresentado, o sr. general Ferreira Martins acentuou que não ia fazer propriamente uma conferência, mas, apenas, a descrição da Romagem de Antigos Combatentes, a que teve a honra e o prazer de presidir.

Depois de ter, com admirável concisão, historiado as relações de Portugal com a antiga Bélgica, desde o tempo de D. Afonso Henriques até à presente data, o ilustre conferencista explicou o motivo por que esta 3.^a Romagem se tinha alongado até à Bélgica, em visita aos Camaradas belgas que na Flandres também se bateram, em 1914-18, sob o comando do malogrado Rei Alberto, e em homenagem à memória dos Combatentes Portugueses que, em Antuérpia, se acham sepultados no cemitério militar de Schoonselhof.

Descreveu, seguidamente, as várias etapas da Romagem, que começou em Bruxelas, onde, depois de recebidos oficialmente na magnífica Feira Internacional, osromeiros prestaram homenagem ao Soldado Desconhecido Belga, símbolo dos Combatentes Belgas mortos pela Pátria, em cuja campa depuseram uma corôa oferecida pela nossa Liga dos Combatentes, e tiveram a honra de reanimar a chama que alumia permanentemente aquela sepultura. Em Antuérpia, prestaram idêntica homenagem à memória do Rei Alberto, no seu imponente monumento, e foram depôr flores nas sete campas dos seus camaradas portugueses. Em Gand

manifestaram o seu reconhecimento a essa bela cidade pelo facto de ter, há anos, colocado, na fachada da sua Escola de Altos Estudos, uma artística placa de homenagem ao Soldado Português.

Nas três cidades belgas, foram acolhidos com a maior afabilidade, quer pelos seus camaradas Antigos Combatentes, quer pelas autoridades militares e civis, que manifestaram, nas suas recepções e nos banquetes oferecidos, a mais sincera admiração por Portugal.

De Gand seguiu a Romagem para Arras, onde se instalou, e onde teve grandiosa recepção da parte dos Camaradas e autoridades francesas.

Partindo de Arras, visitaram o imponente monumento canadiano na crista de Vimy, o cemitério francês de Notre Dame de Lorette, o antigo sector do C. E. P., o «muro dos fusilados» da última guerra, etc.

No dia 17, tomaram parte, em Lacouture, nas cerimónias que, há mais de 30 anos, ali se realizam anualmente, para comemorar a acção militar dos portugueses no Norte da França, até, ao dia do «ermistício em 1918, em que tropas portuguesas se encontraram já nas margens do Escalda, cooperando com as britânicas.

Perante as numerosas fotografias projectadas, o general Ferreira Martins desenvolveu a descrição das várias etapas da Romagem.

E concluindo, disse que estas Romagens não são apenas manifestações de saudade e de camaradagem de Antigos Combatentes: constituem, ao mesmo tempo, verdadeiras embaixadas que voluntariamente vão levar aos países que visitam as saudações amistosas de Portugal e receber deles provas inequívocas de apreço e admiração pela Nação Portuguesa.

Ao terminar a sua magnífica conferência, o sr. general Ferreira Martins anunciou, como consequência da Romagem deste ano, a vinda de um grande grupo de Antigos Combatentes Belgas a Portugal no próximo mês de Abril; a realização em Gand de uma festa folclórica no dia 11 de Novembro, em que figuraram, com notável êxito, trajes regionais portugueses; a resolução da Municipalidade de Lille de dar o nome de «Square de Portugal» a um agrupamento de moradias que será solenemente inaugurado na próxima Primavera, exibindo-se na mesma ocasião uma exposição do folclore português no Museu da cidade, um dos melhores museus de França.

«As gargantas do Tua e do Aar»

Do ilustre engenheiro sr. António Ferrugento Gonçalves recebemos, a propósito de um artigo do nosso prezado amigo e colaborador, sr. Guerra Maio, a seguinte carta:

26 de Nov.º 1953

...Sr. Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Recebi hoje para ver (na C. P.) a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1582 de 16 do corrente, onde, da autoria do insigne publicista sr. Guerra Maio, se pode admirar o seu belo artigo «As gargantas do Tua e do Aar».

É porém curioso (e digo-o porque já anteriormente sucedeu um caso análogo com a Ponte sobre o Tâmega em Entre-os-Rios), verificar que o sr. Guerra Maio em se referindo a qualquer ponte importante construída no nosso País, atribui sempre a paternidade ao eng.º Carmona. Mais uma vez enganou-se, porque a «Ponte Salazar», sobre o Dão (bem como a sua irmã do «Sol Posto», no Alentejo), foi por mim concebida e calculada, tendo apenas o eng.º Carmona (meu então adjunto nas pontes da J. A. E.) verificado os cálculos e fiscalizado (aliás muito proficientemente) a sua construção.

O sr. eng.º Carmona é autor de numerosos e importantes projectos de pontes, não necessitando por isso dos meus modestos projectos para se elevar no conceito geral dos técnicos e do público.

Além disso fantasiou o tipo da construção da ponte, dizendo que é só de cimento (!) quando se trata de uma ponte de betão armado.

Tive sempre e continuo tendo pelo sr. Guerra Maio a maior consideração, mas gostaria que quando nos seus livros e artigos se refira a pontes portuguesas, se lembrasse de colher primeiro em fonte segura alguns dados característicos, para não dar depois lugar a melindres e desmentidos.

Esperando que o meu Amigo se apressará a esclarecer o caso, com os meus melhores agradecimentos e respeitosos cumprimentos, subscrevo-me amigo e obrigado

António Ferrugento Gonçalves

Tráfego de passageiros entre Portugal e Itália

Acaba de entrar em vigor uma nova tarifa para passageiros e bagagens, entre Portugal e Itália.

Esta nova tarifa, que está destinada a estimular as viagens entre os países latinos, pelas facilidades que proporciona, foi estabelecida de acordo entre os caminhos de ferro italianos, franceses, espanhóis e portugueses.

A «Travel» adquiriu na Holanda uma nova draga

A convite da «Trabel», firma que dedica a sua actividade a trabalhos de engenharia, e da sua associada, a firma holandesa Bos & Kalis, de Sliedrecht, várias individualidades visitaram, no dia 28 de Novembro, a draga «Afrika», que se encontrava fundeada ao largo da doca do Poço do Bispo.

Entre os convidados vimos os srs. Eng.ºs Sá Nogueira, e Jaime Perestrelo, respectivamente, administradores-gerais do Porto de Lisboa e do Arsenal do Alfeite; Comandante Newton da Fonseca, Capitão do porto; Capitão-de-fragata Santiago Ponce; Comandante da Polícia Marítima e os representantes da Imprensa.

Os visitantes foram recebidos pelos directores da «Trabel», srs. eng. João Pais de Vasconcelos, Conde de Maíra e Dr. Manuel Pais de Vasconcelos.

Trata-se de um magnífico navio, dotado com os mais modernos aperfeiçoamentos para o exercício eficiente da especialidade a que se destina ao porto de Lisboa.

Nessa mesma tarde, no Avenida Palace, a firma proprietária da nova draga ofereceu aos seus convidados um «cock-tail».

Cinquentenário da Feira de Paris

De 22 de Maio a 7 de Junho de 1954, a Feira de Paris que, como nos anos anteriores, se realiza no Parque de Versalhes, celebrará o seu cinquentenário, tendo-se iniciado já os trabalhos preparativos da instalação dos «stands».

A Feira de Paris reunirá, no seu cinquentenário, maior número de expositores e, para poder satisfazer os numerosos pedidos de inscrições, a Comissão Organizadora ordenou a construção de 6.000 metros quadrados de novos hangares.

WILLIAM BAILEY

Foi escolhido para o cargo de vogal da direcção da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, vago pelo falecimento de Mr. A. D. Lindley, o sr. William Bailey, há muitos anos residente em Lisboa, onde nasceu.

O sr. William Bailey possui as mais honrosas condecorações militares inglesas por feitos heróicos praticados durante a última guerra, e é um dos mais categorizados membros da colónia britânica de Lisboa. Seu pai foi, durante mais de 30 anos, funcionário técnico superior da Companhia Carris.

Panorama dos Transportes Internacionais

O futuro do progresso ferroviário

O futuro dos caminhos de ferro mereceu a M. Dessirier um momentoso estudo sobre a sua conjuntura económica e financeira — estudo a que se refere a revista *Rail et Route*.

É curioso observar que foi talvez nos dois períodos do mais notável progresso técnico de caminhos de ferro — a saber, o período do seu início e o período actual — que se encontrou a maior incompreensão no espírito do público e mesmo de certos meios dirigentes.

Se o automóvel aproveitou de uma técnica moderna da energia e do motor, o caminho de ferro, que goza à vontade diversas formas da energia e que dispõe de superfícies de rolamento e de uma capacidade de transporte infinitamente mais favoráveis que a estrada, aproveita além disso ainda técnicas modernas de tracção aplicadas aos transportes de massa: donde os preços baixos nos caminhos de ferro em relação a estrada.

Pondo de parte os tráfegos a curta distância, para os quais o camião é geralmente mais económico que o caminho de ferro, e comparando os melhores técnicos do caminho de ferro e da estrada, o preço do caminho de ferro, para os transportes em massa, é da ordem da quarta parte da do camião. Isso não pode surpreender-se se recordar que, por exemplo, o consumo de grandes calorías por tonelada-quilómetro, com os engenhos mais modernos, é da ordem de 240 para um camião Diesel de 10 toneladas, e de 20 para o comboio eléctrico (supondo 30 % de energia de origem térmica), ou 48 para o comboio de locomotiva Diesel. Por outro lado, a tracção e o acompanhamento dum comboio de mercadorias de 60 vagões, transportando 1.000 toneladas, utilizam normalmente três agentes, enquanto os 50 camiões Diesel com dois reboques equivalendo a um comboio de mercadorias, e acompanhados cada um por dois agentes, necessitam um total de 100 pessoas (ou seja 30 vezes mais que os caminhos de ferro) para transportar a mesma quantidade de mercadorias.

Além disso, as nossas estradas estariam fora da possibilidade de absorver uma parte notável do tráfego assegurado actualmente pelo caminho de ferro, e seria inadmissível dispendir investimentos consideráveis na construção de auto-estradas espe-

ciais, enquanto o carril tiver um preço mais baixo que as grandes artérias e disponha de uma margem importante de capacidade.

É também de atender a que a capacidade de transporte duma auto-estrada moderna é mais ou menos igual, segundo os cálculos teóricos à metade, e praticamente da ordem do terço duma quádrupla via moderna de caminho de ferro de largura equivalente. Tendo em conta custos efectivos de construção, chega-se a esta conclusão que, para uma mesma capacidade de transporte, a construção de via férrea custa menos do terço da estrada. No que respeita ao carril, não se trata de construir vias novas mas utilizar em plena capacidade as grandes linhas existentes. Isso quer dizer que o camião não pode contar com um papel importante no futuro? Não, mas esse papel e esse futuro existem nas zonas que lhe convém mais e nunca na via duma falsa concorrência com o carril nas grandes artérias e nas grandes distâncias, ao preço duma subvenção oculta.

Há todavia para o caminho de ferro a questão dos transportes e camionagens terminais, que aumentam o custo do transporte, e tanto mais quanto a distância é mais curta, de maneira que o preço médio do caminho de ferro corta o preço em estrada a uma distância limite determinada, variando com a importância e a natureza do carregamento. A questão dos transportes a curta distância fica assim posta de parte.

Mas importa observar que se exagera muito quando se apresenta o camião como tendo ainda actualmente o monopólio ou a especialidade do «porta a porta» sem transbordos terminais. O carril realizou já praticamente, em numerosos casos, o «porta a porta» completo por meio das ligações particulares, e o «porta a porta» técnico com a ajuda de contentores, de reboques carril-estrada e dos porta vagões.

Enfim, deve assinalar-se que o «porta a porta» completo dos camiões poderia pois tornar-se um mito. E isto porque, em matéria de transporte por estrada, se produziu uma evolução muito curiosa os transportes a longa distância estão cada vez mais assegurados por pesados camiões de reboques, espécie de comboios por estrada, pouco aptos a circular nas cidades e particularmente nas ruas um pouco estreitas, de maneira que estes camiões

devem ser descarregados numa estação especializada (tal como o vagão de caminho de ferro), donde é organizado o transporte terminal por camiões ligeiros.

O método das estações-centros, para o transporte das mercadorias, parece chamado a alargar-se e deve permitir—sem falar da aceleração considerável dos transportes ferroviários—a adaptação do caminho de ferro à era do automóvel, e conduzir a uma ligação fecunda entre estes dois processos de transportes.

M. Dessirier mostra em seguida sobre que pontos pode, num futuro próximo ou distante, progredir o caminho de ferro:—produtividade relativa à energia (pela substituição de forma de energia em outras),—simplificação dos métodos de exploração das linhas afluentes,—renovação da via férrea (supressão das juntas e elasticidade das fixações),—velocidade,—conforto.

O sucesso dos artigos do nosso Director em Espanha

A importante revista madrilena *Ferrocarriles y Tranvías* em destacado editorial dá justo apreço aos artigos publicados na *Gazeta* pela pena ilustre do seu Director Carlos d'Ornellas. Tomamos a liberdade de transcrever os seguintes trechos dessa simpática referência: «O Director da revista portuguesa *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou na dita revista uma série de artigos sob o título

«Crónicas de Viagem por Espanha». Com um carácter de orientação para o turista, o sr. Carlos d'Ornellas reuniu em seus trabalhos uma documentada colecção de dados históricos e artísticos, cuja exposição reflecte o aceso affecto que sente por nosso país.

«Manifesta um particular sentimento quando recorda a cordial recepção que dispensou S. M. o Rei D. Afonso XIII aos delegados portugueses que participaram no XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, celebrada em Madrid no ano de 1930. Ao longo destas crónicas o nosso fraterno colega reflecte a sua mais funda estima pelo país irmão. Muitos e estreitos laços unem nosso país com o nobre povo português, e as crónicas publicadas por Carlos d'Ornellas na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* vêm confirmar o affecto recíproco entre os dois países. A publicação destas crónicas coincidiu precisamente com a celebração dos dez primeiros anos de serviços do «Lusitânia Expresso», que tanto tem contribuído para a aproximação espiritual e material de ambas as nações peninsulares.

«Deste lugar de honra das nossas páginas, *Ferrocarriles y Tranvías* compraz-se em exprimir ao sr. Carlos d'Ornellas a sua mais viva gratidão pela publicação de tao belas crónicas turísticas sobre o nosso país.»

A *Gazeta* agradece à sua colega madrilena esta homenagem ao seu querido director.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No gabinete do Ministro do Ultramar, sr. comandante Sarmento Rodrigues, realizou-se a assinatura do contrato para o fornecimento de vinte e duas carruagens e furgões metálicos para o Caminho de Ferro de Moçâmedes, integrado no Plano de Fomento.

Em nome e representação do Estado outorgou o titular da respectiva pasta, e por parte da firma adjudicatária—Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Ld.^a (SOREFAME)—o sr. eng.^o Angelo Fortes.

O fornecimento far-se-á em lotes sucessivos de dois veiculos, cada, sendo o valor total desta importante adjudicação de trinta e quatro mil contos.

No acto da assinatura o sr. Ministro do Ultramar manifestou o seu agrado por ver que a indústria nacional se podia encarregar do fabrico de carruagens para os nossos caminhos de ferro do ultramar, o que era motivo de especial satisfação para todos os que ali trabalham e se sentem orgulhosos dos progressos e possibilidades da indústria portuguesa. Fazia votos por que esta primeira

encomenda tivesse o maior êxito e pudesse ser seguida por outras maiores, dando assim cada vez mais realidade às aspirações que se empenham pela mais perfeita integração das economias da metrópole e do ultramar.

Em seguida o sr. eng.^o Angelo Fortes agradeceu as palavras do sr. Ministro e acentuou que se deve ao Ministério do Ultramar a oportunidade de, pela primeira vez na história industrial do nosso País, encomendar ao trabalho nacional carruagens para passageiros, inteiramente metálicas e de construção tubular.

A adjudicação destas carruagens foi precedida de concurso público e, se à firma adjudicatária se tornou possível apresentar propostas em concorrência com a indústria estrangeira, esse facto se deve ao clima eminentemente favorável que o Governo da Nação tem procurado e sabido criar. Com effeito, sem moeda sã, estabilidade económica e paz social, esse clima não poderia existir e, sem ele, a indústria portuguesa estaria, por certo, inibida de se desenvolver e aperfeiçoar.

Este material de caminho de ferro construído no País vem proporcionar a distribuição, pela mão de obra nacional de diferentes misteres, de algumas centenas de milhares de horas de trabalho, com a correspondente economia de divisas.

CRÓNICAS DE VIAGEM

P O R E S P A N H A

XIII

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

O guarda informa-nos, então, que não devíamos pagar mais que determinado número de pesetas, importância líquida da viagem. Por aqui notámos logo um ótimo serviço que se presta ao turista.

Valência é uma velha cidade recheada de preciosidades, apesar de ter sofrido, na última guerra civil, o desaparecimento, por fogo posto, de igrejas, museus e outros edifícios que faziam parte do seu riquíssimo património.

Vimos a Catedral Basílica Metropolitana, na Praça de Micalet, monumento que faz parte do Tesouro Artístico Nacional. É uma construção em que se reúnem diversos estilos: românico na porta de Palau; gótico na porta dos Apóstolos; renascença nalgumas capelas, e barroco no presbitério e na porta principal. A sua famosa torre mede 60,46 metros de altura. Em pintura, tem na sua colecção quadros de Llanos y Almedina, Joanes y Oriente, Goya, etc. Entre as esculturas figura o Cristo da Boa Morte, precioso trabalho de Alonso Cano.

Deixamos a preciosa Catedral para tomarmos o *tranvia* 6 ou 11, que nos conduziu à Praça da Virgem, onde se vê a capela em forma oval de Nossa Senhora dos Desamparados, que possui uma bonita imagem da muito venerada Virgem.

Igrejas com suas imagens e com telas de afamados pintores existem mais de uma dezena. Duas, porém, de grande importância, foram totalmente destruídas, tendo-se perdido o seu maravilhoso recheio. Delas nada mais existe que as paredes: são as de Santa Joana e as de S. Martinho, incendiadas pela mesma gente que governou a cidade durante a guerra civil.

O Museu de Belas Artes, antigo Provincial de Pintura, também não podia ser visitado, pois por ali também rolara a onda destruidora do comunismo. Parte das pinturas foi arrancada dos seus lugares e incendiada, salvando-se uma parte reservada às esculturas da Escola. Alguns bustos restam acompanhados de várias maravilhas de arte.

A obra de destruição foi tão completa que o Museu esteve encerrado durante alguns anos. Era o mais importante das províncias espanholas e a sua principal riqueza era constituída pelos Primitivos. Chamavam-lhe por excelência a escola valenciana, pela colaboração de Joanes, Espinosa, Ribera e Ribalta. Possuía obras de Murillo, Andrea del Sarto, Velazquez, Pintoricchio, Moro, Goya e Sanchez Coello.

Alguns amigos do Museu enviaram avultados doativos para suavisar as suas grandes despesas e conseguir a sua reinstalação. Não será fácil reconstituir as secções de Arqueologia, Escultura e Cerâmica, que foram totalmente destruídas. Pode dizer-se que os salões e as galerias, que estavam repletos do que havia de mais elevado valor dentro da Arte espanhola, pouco ou nada possuem intacto.

Deixámos o Museu, lamentando a sua triste sorte, para nos deslocarmos até à praça do Romeu, onde existe um grande edifício gótico, conhecido pela *Lonja*, obra de Pedro Compte, e que começou a construir-se em 5 de Fevereiro de 1482, tendo ficado concluído em 19 de Março de 1498. É um edifício dos mais belos da arquitectura civil europeia e foi restaurado há pouco mais de cinquenta anos. E como tudo tem a sua história vamos contá-la em duas palavras:

A parte central deste edifício é inteiramente ocupada pela Sala da Bolsa, com 21 metros de largura e 36 de comprimento, cuja rica abóbada repousa sobre oito colunas torcidas. No alto existe uma inscrição latina, de bronze, indicando que a sala levou quinze anos a construir e informando-nos que todo o comerciante que não tenha cometido ludíbrio nem tenha sido enganado, terá parte na vida eterna. Aqui se faziam os negócios comerciais, mas os contratos eram verbais. E alguém que faltasse a um compromisso de honra dentro da *Lonja de la Seda!* Antes morte que vergonhas, dizia-se antigamente e até à volta de 1915, em que um comerciante português se suicidou por não poder pagar uma letra de cinco escudos.

Este magnífico edifício, que faz parte do tesouro artístico nacional e que, sem pormenores do Renascimento, mede de fachada cinquenta e quatro metros, é dividido em dois corpos por uma torre central com duas janelas góticas sobrepostas, a inferior em forma de ogiva e a superior horizontal. A leste da torre central — o belo edifício do grande salão com uma porta grande, bem trabalhada, e duas janelas.

Na sua parte histórica diz-se que existiu ali um Alcazar, construído por uma filha do rei *al-Hakem*, e onde Chiméne, mulher de Cid, habitou mais tarde.

A *Lonja* tem muito mais para se contar. Vamos ver, defronte, o mercado central da cidade, um dos maiores da Europa, com oito mil metros de superfície e com mil trezentos e vinte e um postos de venda. É, de facto, um estabelecimento importante, que foi construído no local de outro antigo, animado e pitoresco mercado, outrora teatro de festas e manifestações populares e também teatro de grandes manifestações políticas, de que resultaram bastantes execuções, quando a política mais acesa de Valência viu ali queimar e enforcar os condenados por delitos políticos.

Ainda há mais para ver em Valência, como os Palácios da Generalidade e Consistorial; a Universidade e a sua biblioteca com perto de 70.000 volumes e a raridade do primeiro livro impresso em Espanha; as conhecidas Torres de Serranos, de arquitectura militar, do século XIV, da autoria de Pedro Balaguer, que mais parece um arco triunfal do que um ponto de defesa da cidade; os palácios da Justiça, do Almirante, Duas Águas; o Mercado das Flores, no subterrâneo da hoje praça do Caudillo, de reconstrução recente em estilo barroco valenciano e onde se vendem flores durante o dia, etc.

Os jardins de Valência têm encanto, salientando-se os Viveiros Municipais com as suas esplêndidas roseiras e os monumentos a várias personalidades marcantes nas artes, letras e história; o Botânico, considerado o primeiro que, neste género, se implantou em Espanha; Monforte, de meados do século XIX, com aspectos românicos e numerosas esculturas; Benlliure, com numerosas obras de arte; Alameda, onde se realiza a feira de Julho e a encantadora e típica batalha de flores, manifestações de grandeza artística do povo valenciano; e ainda ruas e jardins pequenos, conhecidos por Glorieta, Parterre, Alameditas de Serrano e La Grand Via, que conserva ainda os monumentos ao Lavrador Valenciano, ao poeta Llorente e ao Marquês de Campo.

A praça de toiros actual tem uma capacidade para 16.851 espectadores, sem contar com a bancada do touril e lugares das autoridades. A sua construção terminou em 1860. Data de 1612, no reinado de Filipe III, a primeira praça. Outras se construíram, com lucros para o hospital local, mas, como todas eram de

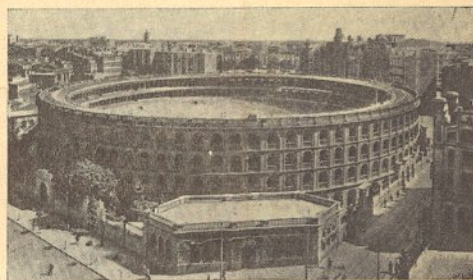
madeira, o tempo encarregou-se de as destruir. Hoje a praça de Valência é uma das mais importantes de Espanha.

Os arredores são dignos de visita e com facilidade se pode ir a Huerta, Barriades Marítimas e Albufera.

Quem puder demorar-se, não deve perder a oportunidade de fazer pequenas e grandes excursões a Barjasot, a 4 quilómetros; Carcagente, a 40 quilómetros em caminho de ferro; Cofrentes, a 35 quilómetros; Cullera, a 40 quilómetros; Liria, a 26; Sagunto, a 25; Manises, a 7; Játiva, a 56; Oleira, a 37; Benimámet y Paterna, a 5 e 7 quilómetros; Requena, a 65; etc.

Valência deixa-nos saudades. O seu povo simpático e doentio com as festas de toiros é também um povo católico, e justo é dizer que, em Março, a procissão de Corpus Cristi atinge foros de grande imponência, chegando mesmo a proceder-se a actos sacramentais em «la calle».

Estamos na hora da debandada.



VALENCIA - A monumental Praça de Toiros

A sua estação de caminho de ferro — pequena para o grande movimento que tem constantemente — afluem espanhóis de todas as províncias que se deslocaram para a sua feira.

Situada na «calle de Játiva», em frente à Avenida Marquez de Sotelo, pode considerar-se dentro da cidade. Esta estação substituiu a antiga da extinta Companhia de Almansa a Valência y Tarragona, no local da desaparecida praça de S. Francisco que, com a nova urbanização de Valência, se converteu na praça do Caudillo e suas largas ruas.

A Companhia dos Caminhos de Ferro decidiu já a construção de uma nova estação, pois esta, como já disse, é insuficiente para o seu movimento actual, resultante do progresso que se tem feito sentir em toda a província de Valência.

As obras da estação actual, que começaram em 1906 e terminaram em 1917, custaram doze milhões de pesetas e a extensão das suas linhas atinge 28.151 metros.

(Continua)

RECORDAÇÃO DE VIAGENS

Dias de Julho por terras de Espanha

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

XIV — (Conclusão)

O dia (1) em que parti de Vigo era consagrado a Santiago, patrono de Espanha e que também foi de Portugal até se escolher S. Jorge, pelo que no país vizinho é dia santo e feriado nacional. Muitas povoações portuguesas próximas da fronteira galega também o tem por padroeiro, realizando procissões e outras festividades em sua honra. Foi esse o motivo da concorrência à praia de Biona que observara de manhã, encontrando-se todos os estabelecimentos encerrados, o que é sempre aborrecido quando alguém se encontra fora do seu país pelo menor interesse que as ruas apresentam.

Estava pois um mau dia para os Portugueses que sofrem duma verdadeira atracção pelas lojas viguenses em tal concorrência, que se chega a ter a impressão de que não saiu de Lisboa ou Porto. É muitas vezes um erro, bastante divulgado, o da pretendida vantagem de certos produtos comprados em Espanha, pois a sua deficiente qualidade resulta o estragarem-se com pequeno uso, mas a vaidade e o amor próprio dos compradores não contam os enganos que sofreram. O aparato dos estabelecimentos e a habilidosa apresentação dos objectos à venda, determinam ilusões, que muitas vezes se desfazem rapidamente.

Nessa tarde de Santiago, pelas 16 h., saía o comboio com atrazo da estação de Vigo, conduzindo uma composição de carruagens de 1.ª e 2.ª classes, bem como camas, e permitindo no trajecto observar, adiante de Guilharei e até Frieira, uma visão cinematográfica de Portugal desde Valença até perto de S. Gregório. Com excepção da Galiza, Região Vascongada, Catalunha e Valença, a paisagem espanhola é feia, pelo que se deve no resto de Espanha viajar de noite, enquanto esta a que me refiro nunca cansa, ainda mesmo sem o interesse de ser a primeira vez.

Abandonando as margens, que lentamente se vão tornando mais enfragadas, dos rios Minho e Sil, chega-se a Monforte de Lemos, importante entroncamento ferroviário da linha para a Co-

runha, dando-se para os passageiros que seguem na direcção de Madrid, uma reversão que desconhece o facto. A estação encontra-se em plena transformação, necessidade que há muito se tornara inadiável, sendo apenas de lamentar durar há dois anos e não se saber quando ficará terminada. Caso raro em Espanha, a afluência não incomodava, pois, devido à escassez de comboios, até em 1.ª classe se torna difficil a obtenção de um lugar, determinando os corredores repletos de passageiros. Assim pude passar tranquilamente a noite, para, pelas 10h, em vez das 9h,25 da tabela, chegar a Ávila, cidade que admiravelmente concretiza um glorioso passado histórico castelhano.

A estação de Ávila encontra-se um pouco renovada, começando aí a linha electrificada até Madrid, obra terminada em 1945, permitindo vencer mais facilmente os fortes desníveis do percurso.

O meu desejo de visitar Ávila, adiado em várias ocasiões, satisfiz-se desta vez e não foi lograda a expectativa, visto tratar-se duma cidade a 1.126^m de altitude, cercada de muralhas restauradas durante a ditadura de Primo de Rivera, com edificios antigos e dominando a ampla e desoladora meseta castelhana de campos de trigo com o restolho queimado por um sol ardente de Julho. Ávila vê-se rapidamente, atingindo a temperatura de 30° à sombra nesse dia, enquanto no Inverno são vulgares as temperaturas negativas de 30° possuindo um clima de grande amplitude térmica anual. Depois de observar as características de Ávila, resolvi partir pelas 16h,56 no «Talgo» para alcançar Madrid às 18h,45 sem paragem no percurso e á tabela.

Não se torna necessário descrever de novo o «Talgo», pois a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (2) já se lhe referiu largamente quando da sua vinda a Portugal, em 1950, convidando também ler o estudo do Senhor Engenheiro Goicoechea (3) acerca das suas características técnicas. Como não o visitara, nem viajara, e apenas ouvira na Ordem dos En-

genheiros a conferência que então se realizou, estava desejoso de conhecer essa inovação ferroviária.

Antes de entrar para as carruagens do «Talgo», tem de se entregar no forçã a bagagem que se leva, pois não há redes devido aos tetos serem baixos, o que é aborrecido e incómodo, e as pessoas sentam-se em bancos articulados cuja posição é determinada pelo passageiro, dando o aspecto interior de um avião. Uma pequena oscilação, semelhante a um solavanco, prejudica a suavidade da marcha, enquanto o ar condicionado à temperatura de 18° é um benefício apreciável, enquanto exteriormente chegaria em Madrid a 36° dando a impressão de uma fornalha ardente ao desembarcar na estação do Norte da capital espanhola. Considero o «Talgo» um progresso importante da indústria ferroviária, podendo talvez corrigirem-se os inconvenientes indicados, e para o estado dos caminhos de ferro espanhóis representa vantagens apreciáveis.

Nesses dias de Julho que passei em Madrid, e não puderam ser menos de quatro por um conjunto de circunstâncias quando tencionava fossem somente dois, o calor era sufocante chegando a atingir 40°, temperatura que senti pela primeira vez e obrigava constantemente a só pensar em bebidas frescas, experimentando os variados refrescos em que a capital espanhola é fértil, sendo uma mistura de cerveja e gasosa aquilo que mais consegue dominar a sede.

Madrid possui um dos piores climas europeus pela sua amplitude térmica anual, correspondendo a este excesso de calor um frio intensíssimo no Inverno. No Verão os madrilenos abandonam o mais possível a cidade para se refugiarem nas praias frescas do mar Cantábrico como S. Sebastião, Santander, Gijon, etc. ou ainda nas do mar Mediterrâneo, embora mais quentes.

Procurando quanto possível as sombras das casas e das árvores por causa das insolações, creio não ter perdido um momento, percorrendo a cidade em diversos sentidos, verificando em tudo importantes progressos, desde o arranjo impecável das ruas até às novas construções em Quatro Caminhos e Cidade Universitária.

De interesse ferroviário estive no Instituto Politécnico de Ferrocarriles, designação mudada actualmente para «Instituto del Transporte», importante organismo particular que efectua a edição de livros destinados a preparação técnica do pessoal ferroviário e habilitação para concursos, não existindo em Portugal nada de semelhante. Aí adquiri os quatro volumes da luxuosa e magnífica publicação «Cien Años de Ferrocarril en España» destinada a comemorar o centenário dos caminhos de ferro espanhóis e onde se faz a descrição da rede ferroviária nas suas diversas modalidades, desde o aspecto técnico ao literário numa forma

digna de louvor, devendo ser lida por todos aqueles que se interessam por caminhos de ferro por tratar-se duma obra fundamental. Afim de obter o estudo referente ao plano geral de transformação ferroviária, dirigi-me à sede da RENFE, onde bastou declinar a minha qualidade de colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cujos exemplares se encontram na respectiva biblioteca, para gentilmente ser atendido, e, não só me forneceram o livro pedido como me ofereceram um interessante exemplar da revista *Trenes* comemorativo do centenário, ouvindo também importantes indicações acerca da remodelação ferroviária espanhola. Acerca do plano de transformação da rede, ocupar-me-ei em artigo à parte.

Para regressar de Madrid ao Alto-Minho, o meio mais fácil era efectuar o percurso na carruagem directa que parte da capital espanhola às 22-15 h. seguindo atrelada ao correio expresso da Corunha até Medina del Campo, para ali ligar ao comboio da Freixeneda, passando na Barca de Alva ao semi-directo do Douro, que chega ao Porto pelas 18-10 h. A existência da carruagem directa evita três trasbordos e o material é das novas composições metálicas muito boas, confortáveis e cómodas, que, todavia, começam a deteriorar-se devido a falta de cuidado. Não se compreende o motivo de não se corrigir esse inconveniente, que leva à perda anual de importantes quantias gastas em reparações que se podiam evitar.

Por um quente entardecer de fins de Julho, entrei na estação do Norte para tomar o comboio, admirando a magnífica reconstrução do edifício efectuada há poucos anos, pois o primitivo fora destruído quando dos bombardeamentos de Madrid durante a Guerra Civil. A actual estação de linhas correctas, alegre e clara, possui, entre outras inovações, um quadro iluminado contendo a marcha dos comboios com referência ao percurso e estações mais importantes, tudo dominado por uma alegoria ferroviária. Para fornecer indicações ao público e interessá-lo em matéria de caminhos de ferro, é difícil imaginar melhor.

Quase sempre à tabela e com concorrência regular, o comboio chegou a Barca de Alva, e, sem demora, seguiu a sua marcha normal, efectuando eu em Ermesinde o trasbordo para o semi-directo do Minho, que me conduziu à estação inicial da partida. Na maioria dos casos, bom serviço ferroviário, sendo as deficiências de fácil correcção, representando, em muitos casos, falta de cuidado e pouca fiscalização por parte dos dirigentes.

(1) Conclusão do artigo publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1567 de 1 de Abril de 1953 pág. 57 a 58.

(2) *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 1495 de 1 de Abril de 1950, pág. 76 a 78.

(3) Senhor Engenheiro A. Goicoechea, El Tren Español, Tetuan, 1950.

Recortes sem Comentários

Terreno a 6 contos o metro

Nos Paços do Concelho, foram novamente à praça os terrenos do gaveto das Avenidas António Augusto de Aguiar-Fontes Pereira de Melo-Sidónio Pais, que estiveram para ser vendidos para neles se construir um hotel. Depois de renhida licitação, o preço dos terrenos referidos subiu de 900\$00 para mais de 6 contos cada metro quadrado — 6.210\$00.

Com todos os encargos o terreno foi vendido por 2.881.440\$00.

Foram primeiramente vendidos 6 lotes situados na Picheleira, todos para prédios de renda livre, em lotes de 189 a 727 metros e aos preços-base de 150\$00 a 350\$00. Arremataram-se por 427\$00 a 1.353\$00 cada metro quadrado. Outros lotes foram retirados da praça por falta de licitação.

(Dos Jornais)

Quando as ostras do porto de Lisboa foram fixar-se em França...

É sabido que, em França, certa espécie de ostras é conhecida pela designação de «portugaises». Percorrendo, por exemplo, as ruas da grande capital francesa, encontram-se, em determinados bairros, numerosos estabelecimentos de mariscos e espécies do género, com os seus mostruários abundantemente providos e pitorescamente apresentados ao público, figurando neles, em lugar de destaque, as aprecia las ostras quase sempre acompanhadas do letreiro «portugaises vertes».

Qual a razão desta designação, que não deixa de surpreender qualquer português que a observe?

Tratar-se-á, simplesmente, de ostras importadas de Portugal que inundariam, assim, o mercado parisiense?

Não é, felizmente, esse o caso. E, no entanto, essas ostras que se vendem em Paris e em toda a França, embora não tenham sido exportadas por Portugal, provêm de ostras do nosso País, e, mais precisamente, de *ostras do porto de Lisboa*.

Como aconteceu isso?

A história do caso não deixa de ser curiosa.

Houve em França, em princípios do século XIX, uma grande epidemia que devastou os principais «bancos» de ostras franceses, o que determinou que se recorresse à importação, em grande escala, desses moluscos.

Passou Portugal assim a exportar ostras para França, de que então existiam grandes reservas no Tejo, constituídas por importantes «bancos» originados, ao que se julga, por ostras que provinham do alto mar, agarradas aos navios.

Ora, no decurso deste tráfico de importação francesa de ostras dos prósperos «bancos» ostríferos do porto de Lisboa, aconteceu que, em 1860, um barco francês, o «Moralisien», que transportava ostras portuguesas para Arcachon, foi surpreendido na baía de Biscaya por violenta tempestade, como é tão vulgar nessas paragens, e viu-se obrigado a procurar refúgio, um pouco ao norte do seu destino, no estuário do Gironde. E o capitão do barco viu-se na necessidade, até em tal emergência, de aliviar o navio, pelo que fez lançar, no estuário do rio, grande porção de caixas com ostras da respectiva carga.

Conforme anos depois se havia de notar, muitas das ostras lançadas ao rio, encontraram nas suas margens,

apropriadas condições de desenvolvimento e de reprodução, pois verificou-se, com surpresa, a constituição ali de grandes «bancos» ostríferos, de extraordinária riqueza, os quais se foram estendendo, a pouco e pouco, pela orla marítima da região.

Foi posto, por isso, o nome de «portugaises» à variedade de ostras que ali tão inesperadamente se desenvolveu, variedade essa que pertence à classificação zoológica de «*gryphae angulata*».

São hoje estas, precisamente, as ostras mais populares em França, onde se vêm por toda a parte, como se disse, pois são as de preço mais acessível ao público.

E eis como um banal acidente marítimo proporcionou, imprevisivelmente, a propagação, em França, de ostras do porto de Lisboa.

(Do Boletim do Porto de Lisboa)

Morrer a prestações...

LECOE — Quando algumas pessoas velavam um comerciante desta cidade, morto horas antes, ouviu se ruído no interior do caixão.

Passado o susto, um dos assistentes despegou a tampa do caixão e viu que uma mão do defunto se movia. Chamou-se o médico, que aplicou injeções de adrenalina. O «morto» voltou a viver, mas duas horas depois teve uma síncope motivada pela grande emoção que sofrera, e morreu de vez. — F. P.

FÁBRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA

Inauguração oficial da nova máquina de fabrico de papel

Com a presença dos srs. Ministro da Economia, do Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria: dos srs. dr. Cortês Pinto, eng.º Carlos Alves e dr. Fernando Cruz, respectivamente, presidente, vice-presidente e secretário-geral da Associação Industrial Portuguesa; dos srs. inspector-geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, director-geral dos Serviços Industriais e inspector das Alfândegas do Ultramar; dos representantes da Imprensa e de vários convidados, inaugurou-se, no dia 11 do corrente, na Fábrica de Papel da Abelheira, uma nova máquina de fabrico de papel, com a capacidade de produção horária de 700 a 1.300 quilos, conforme a qualidade a produzir.

Aqueles membros do Governo e os convidados foram recebidos pelos srs. Guilherme Graham, D. V. Robinson, Harold Allen e Nunes dos Santos, da Sociedade proprietária da fábrica.

A inauguração da nova máquina foi precedida da inauguração de uma nova central.

Durante o lance oferecido aos convidados, o sr. dr. Ulisses Cortês felicitou, em nome do Governo, a empresa pela iniciativa da modernização daquela fábrica, e o sr. G. M. A. Graham, depois de agradecer a assistência dos membros do Governo, afirmou que em breve produziremos papel inteiramente português.

HESITA EM REALIZAR QUALQUER SEGURO?
PELO SEGURO CONSULTE A

U L T R A M A R I N A



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série III, n.º 242, de 16 de Outubro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 8 do corrente mês, o projecto de aditamento, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são actualizados os preços correspondentes aos percursos franceses e sarrenses da tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha, tendo igualmente em conta a criação de novas vias a seguir no percurso francês.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 275, de 24 de Novembro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por

despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público. apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido o preço especial de \$50 por tonelada e quilómetro ao transporte de remessas de azeitona a granel e azeitonas (com ou sem água) em taras não designadas, em grande velocidade, nas condições constantes do citado projecto.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de ontem desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de acordo com a Sociedade Estoril, no qual é prevista a redução nos percursos portugueses para dez passageiros adultos, ou pagando como tal, do mínimo de quinze exigidos para a composição dos grupos, sendo introduzidas na citada tarifa, em consequência desta alteração, as modificações respectivas.

O «Diário do Governo», Série II, n.º 263, de 10 de Novembro de 1953, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 747,20^m2, situada entre os quilómetros 46,000 e 46,360, da linha de Vendas Novas, destinada ao prolongamento da linha de resguardo da estação de S. Torcato.

1.ª Repartição

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de 12 de Outubro findo, foi nomeado o engenheiro civil de 1.ª classe Diogo Neff Sobral para fazer parte da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao fim do corrente ano, o qual vai substituir o engenheiro Carlos Manitto Ferreira Torres, que passou à situação de reforma a partir de 1 de Novembro corrente.



Domingos de Lisboa

JARDIM DA ESTRELA (OU DE GUERRA JUNQUEIRO)

UM verdadeiro Paraíso de araucárias, tílias, buganvilas, dragoeiros, plátanos, álamos, cameleiras, quénsias e freixos, é o Jardim da Estrela, situado entre o Largo que lhe deu o nome e a Avenida Álvares Cabral.

Foi o Conde de Tomar quem, em 1842, sugeriu à Rainha D. Maria II a conveniência de se dotar a cidade com mais este melhoramento que, ao fim de vicissitudes várias, foi inaugurado na primeira semana de Abril de 1852.

O ciclone de 1941 destruiu algumas belas árvores do Jardim, mas a Câmara Municipal logo tomou a seu cargo a valorização do local, alindando-o com requintados desvelos.

Diversas estátuas e alegorias povoam o ambiente deste frondoso Paraíso, onde os lagos, as cascatas e as extensas alamedas, por forma a categorizarem o Jardim da Estrela como um dos mais belos da parte ocidental de Lisboa.

PASSAM JUNTO DESTA JARDIM:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 9-22
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 26-29A E 28



Gabinete do Ministro

DECRETO-LEI n.º 39359

O «Diário do Governo», Série I, n.º 199, de 11 de Setembro de 1953, publica o seguinte:

De harmonia com o Decreto-Lei n.º 33063, de 18 de Setembro de 1943, recebeu a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta uma participação de 1.800.000\$00, custeada pelo extinto Fundo Especial de Caminhos de Ferro, para construção de uma nova ponte sobre o rio Côa, ao quilómetro 238,200 da linha de que era concessionária.

Concluída a obra, foi determinada pelo serviço competente a execução de mais alguns trabalhos considerados necessários, embora estes não respeitassem às condições técnicas de segurança exigida pelos regulamentos em vigor.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, actual concessionária da linha, teve assim de despendar, em cumprimento daquela determinação, 75.175\$, quantia de que pediu o reembolso.

Estudada a questão, concluiu-se que, dentro dos princípios que informaram o citado Decreto-Lei n.º 33063, compete efectivamente ao Estado suportar as despesas que a concessionária fez com a realização dos trabalhos acima referidos.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º E o Governo autorizado a pagar à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como actual concessionária da linha da Beira Alta, a quantia de 75.175\$, despendida com os trabalhos mandados executar pelo Estado na nova ponte sobre o rio Côa, ao quilómetro 238,200 da mesma linha.

Artigo 2.º A importância mencionada no artigo anterior será satisfeita pelas forças da dotação do capítulo 3.º, artigo 1.º «Construções e obras novas», n.º 1 («Caminhos de ferro», alínea a) «Para satisfação dos encargos do extinto Fundo Especial de Caminhos de Ferro, nos termos do § 1.º do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 38247, de 9 de Maio de 1951», do orçamento privativo do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 11 de Setembro de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavalheiro de Ferreira — Artur Agudo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkstads Aktieföretag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Dezembro de 1903)

Comboio voltado pelo vento

A revista técnica *The Engineer* publicou recentemente um resumo do relatório do inspector do *Board of Trade*, E. Drutt, sobre o notável accidente que se deu ha mezes no comboio que atravessava o viaducto de *Leven*, proximo de *Ulverston*, na via ferrea de Furnen.

O comboio tinha, além da machina, 10 carruagens com 29 eixos, no total.

Transportava 34 passageiros que ficaram feridos mais ou menos gravemente.

O viaducto tem 457,5 de comprimento e 7,52 de largura, supportando duas vias.

O vento do temporal soprava perpendicularmente ao viaducto. O comboio sahio de *Caruforth* com o atrazo de 1 minutos e poude percorrer 10 kilometros sem embaraço. Encontrou depois postes telegraphicos cahidos que partiram os pharoes da machina e fizeram perder 15 minutos. Em Grange foi advertido o machinista para seguir com precaução por se terem partido os fios dos signaes entre *Grange* e *Cork*. Em *Cork* seguiu normalmente porque havia os signaes e estava intacta a linha até *Plumpton Junction*. Feentre estas estações que se deu o desastre.

Ao atravessar o viaducto encontraram-se novos postes cahidos e estragaram-se os tubos do frelo de vacuo.

O fogueiro desceu para examinar a causa e então voltaram-se duas carruagens, primeiramente, seguindo-se todas as outras.

Os passageiros percorreram o viaducto de gatinhas, agarrando-se bem, para se manterem contra a violencia do vento.

Felizmente o comboio ia pela linha do lado d'onde o vento soprava. Se não fóra isso teria cahido ao rio.

O relator diz que ainda que o comboio estivesse em movimento succedia o mesmo. O esforço do vento calcula-o em 205 kilog. por metro quadrado e para voltar as carruagens mais leves bastariam 160 kilog. A velocidade média do vento foi de 190 kilometros por hora, velocidade que dá pressão superior a 400 kilogrammas.

Electrificação dos Caminhos de Ferro

Encontra-se em Lisboa a missão inglesa, constituída por representantes de diversas empresas que vêm avistar-se com o Conselho de Administração e o Director-Geral da C. P. para tratar de assuntos relacionados com a electrificação dos caminhos de ferro portugueses.

Instituto Superior Técnico

Amanha, 17 do corrente, pelas 21 horas e 30, o eng.º Roger Sonnevillle, chefe da Secção de Pesquisas da Direcção das Instalações Fixas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, pronunciará no Instituto Superior Técnico, com o patrocínio do Instituto Francês em Portugal, uma conferência sobre «Travessas de madeira e travessas de betão», durante a qual fará algumas considerações técnicas e económicas sobre a escolha das travessas, em vista da realização da via elástica soldada.

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

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

COMPANHIA
«**Cimento Tejo**»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



SEDE
Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8953

HOTEL ALENTEJO

O mais moderno
Hotel do país, no
melhor local da
linda cidade de
ELVAS



Todo o conforto.
Quartos magníficos,
ampla sala de
jantar e cozinha de
1.ª ordem

ELVAS

TEM, FINALMENTE,
UM GRANDE HOTEL

TOSSE?

