

10.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1954

Número 1599

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

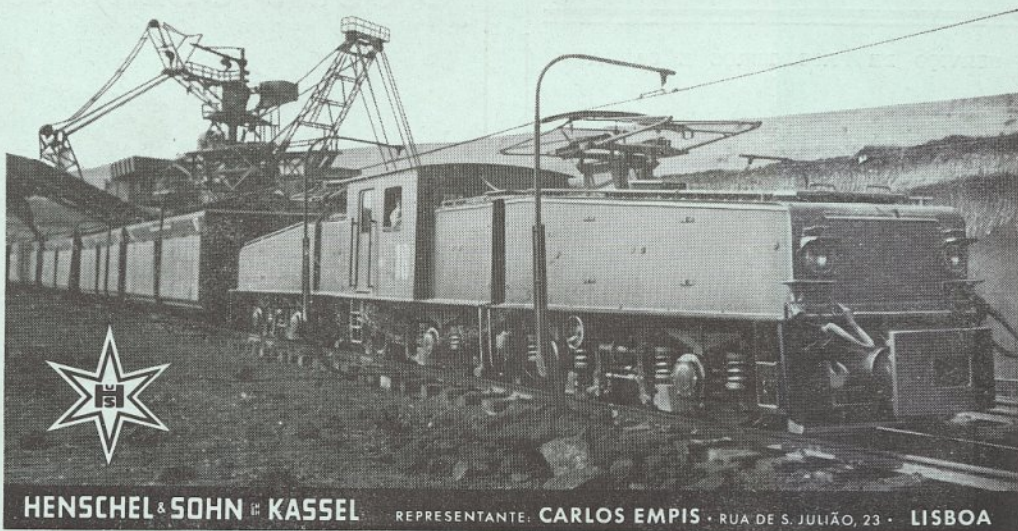
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0168—LISBOA

AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS HENSCHEL

FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA HENSCHEL PARA EXPLORAÇÃO A CÉU ABERTO
REPRESENTADA ABAIXO TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

Heller

*Drops e Caramelos
de Luxo*

WIEN - BELFAST - TORINO
NEW YORK - LISBOA

Caldas da Cavaca (Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

A'gua muito fluoretada a mais fluoretada, do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados
de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

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



LISBOA — Rua de S. Julião, 63
Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique
Telefone 22342

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
estar no centro de Paris

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpis, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

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

1599



1 — AGOSTO — 1954



ANO LXVII

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

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 ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

O ataque ao Estado Português da India constitui uma afronta à soberania nacional	209
Breve resenha dos Caminhos de Ferro Ingleses, por <i>CARLOS ESTORNINHO</i>	210
Crónicas de viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	213
Recordações de viagens: Por Paris e Deauville, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETES DE AGUILAR</i>	215
Recortes sem Comentários	218
Eng.º Atilio Cappa	219
Trânsito de veículos pesados entre Vila Real de Santo António e Aiamonte	219
Há 50 anos	219
Tertúlia «Festa Brava»	219
Parte Oficial	220
Imprensa	221
Publicações recebidas.	221

O ataque ao Estado Português da Índia constitui uma afronta à soberania nacional

NO dia 22 de Julho, o enclave de Dadrá, no território de Damão, foi invadido e ocupado por «voluntários» armados na União Indiana. Trata-se de uma vil agressão à soberania portuguesa, a que não é estranho o sr. Nehru, que, ultimamente, vem acentuando os seus sentimentos de antipatia para com uma nação pacífica que nunca, com a sua presença, constituiu uma ameaça para a dignidade da imensa Índia e se não dizemos que constitui também uma ameaça para a sua unidade política é pela simples razão de que essa imensa Índia está dividida em dois grandes Estados, sendo numerosas e diversas as separações raciais, religiosas e até idiomáticas.

A presença de Portugal na Índia não representa uma violência mas uma tradição de mais de quatro séculos. Com efeito, o Estado da Índia Portuguesa formou-se em 1505, e os habitantes de Goa, pela Carta Régia de 1518, passaram a ter todos os direitos de Portugueses. Tendo desembarcado em Goa, como amigos e aliados dos hindus, os portugueses receberam, mais tarde, os territórios de Damão e Diu, como doação e em recompensa de serviços prestados por Portugal aos soberanos daquelas terras.

Durante mais de quatro séculos, Portugal criou raízes que não será possível destruir de um momento

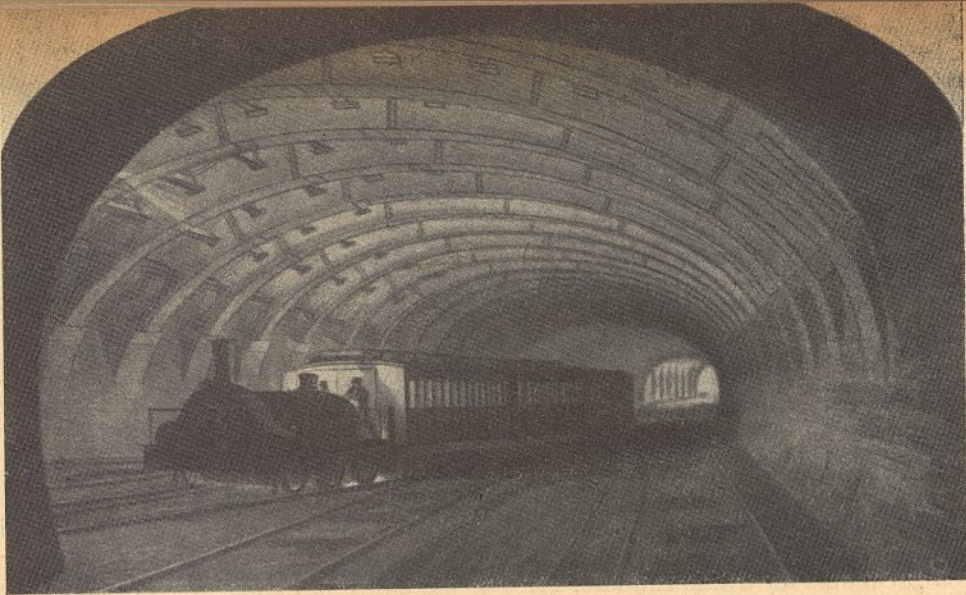
para outro: na Índia Portuguesa não existem discriminações raciais, pois procurou-se sempre assimilar as sociedades indianas aos costumes da Metrópole, como, também, nunca foram negados aos indianos cargos de alta responsabilidade.

A presença portuguesa na imensa Índia foi sempre uma presença pacífica e amiga e nunca, por isso mesmo, podia constituir agora um perigo para a União Indiana.

O ataque traiçoeiro a Dadrá e a outras pequenas aldeias indefesas só merece a nossa inteira repulsa.

O Ministério dos Negócios Estrangeiros, no seu primeiro comunicado à Imprensa, ao deplorar a agressão e a morte de alguns bons portugueses que se opuseram à invasão dos atacantes, afirmou, interpretando o sentimento colectivo: «Com indignação pela perfídia do ataque, cuja natureza mal se conhece ainda, o Governo presta comovida homenagem às vítimas desta acção dos pacifistas indianos, mas sente-se orgulhoso por terem sabido bem cumprir o seu dever de portugueses».

O Governo de Portugal, neste momento de inquietação, não se encontra sozinho. Todos os portugueses acompanham-no e com ele se solidarizam na atitude tomada para com a União Indiana — e que não podia ter sido outra.



Os comboios subterrâneos de Londres, nos meados do século passado

Breve resenha dos Caminhos de Ferro Ingleses

(ALGUNS FACTOS E NÚMEROS)

De 1.º Dr. CARLOS ESTORNINHO

O S Caminhos de Ferro e os portos da Grã-Bretanha foram nacionalizados em 1947 pelo governo trabalhista, que criou uma corporação pública, a «British Transport Commission», dependente do Ministério dos Transportes, encarregada de todos os transportes terrestres. Com a subida dos conservadores ao poder, em 1951, a «Transport Act» laborista sofreu importantes emendas no sentido de permitir uma maior descentralização na sua administração. Os Caminhos de Ferro, contudo, continuam sob a propriedade do Estado mas o «executivo ferroviário» foi substituído por novas Juntas distritais, encarregadas da administração, manutenção e funcionamento deste serviço público, dos mais vitais e complexos não só da Inglaterra, como de todos os estados modernos.

A Inglaterra — pioneira dos Caminhos de Ferro

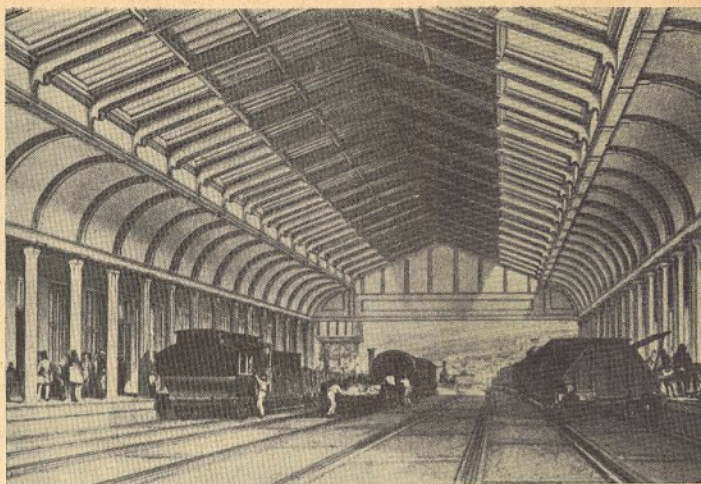
A Inglaterra, que foi o berço da Revolução Industrial, coube naturalmente o papel de pioneira dos caminhos de ferro, tão essenciais para o transporte de matérias primas e de produtos acabados.

Construída a primeira locomotiva por Stephenson em 1814, esta conseguiu puxar 8 vagões com o peso de 30 toneladas a 4 milhas por hora. Em 1825 foi estabelecida a linha entre Stockton e Darlington, e pela primeira vez na história da humanidade, as mercadorias passaram a ser transportadas por tração duma máquina a vapor em caminhos de ferro públicos. Os passageiros, contudo, continuaram a viajar em carruagens tiradas a cavalo...

Em 1829, o «Foguete» de Stephensen ganhou um prêmio de 500 libras por ter atingido a incrível velocidade de 30 milhas por hora, facto que fez tremer de medo as pessoas que iam nele. Datam desse ano as exportações de locomotivas inglesas para o estrangeiro, sendo a América e a Rússia os primeiros clientes.

A fúria dos caminhos de ferro apoderou-se imediatamente de Inglaterra tendo-se constituído muitas companhias ferroviárias para exploração deste meio de transporte. A elas se devem em grande parte a expansão da rede ferroviária, o progresso na velocidade das locomotivas e a melhoria no conforto das carruagens existentes na Grã-Bretanha: estimulados pela competição, todos se preocuparam em fazer cada vez mais e melhor para conquistar o público.

Assim, em 1873 foram introduzidas as carruagens-camas e em 1879 os vagões restaurantes. As carruagens com corredor datam de 1892. A velocidade normal dos expressos era de 80 quilómetros por hora.



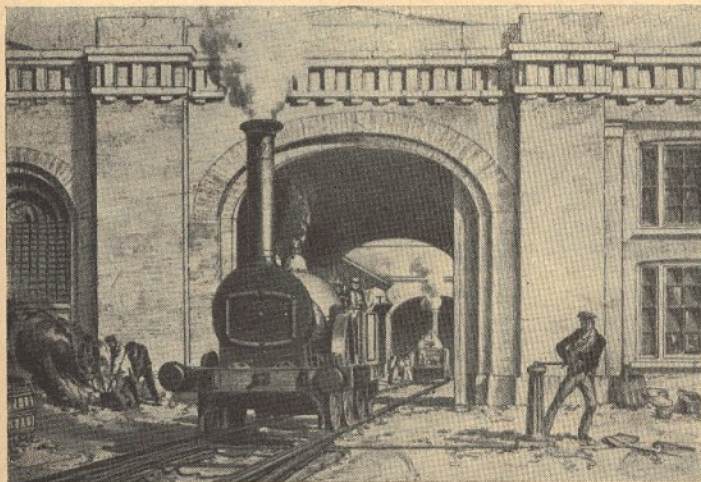
A estação de Brighton em 1870

Em 1904, o «City of Truro» atingiu a velocidade de 164 quilómetros horários. Actualmente, o record de velocidade da locomotiva a vapor pertence à máquina «Mallard» com 203 quilómetros por hora, que atingiu em 1938 e que ainda não foi batido.

Durante o século XIX e os princípios do actual, os caminhos de ferro tinham virtualmente o monopólio dos transportes terrestres, havendo, contudo, forte concorrência entre as numerosas companhias.

Esta concorrência conduziu fatalmente à unificação, no que foi fortemente auxiliada pelas necessidades prementes do mundo hodierno. Assim, as mil e tantas companhias ferroviárias existentes na Grã-Bretanha ficaram, em 1920, reduzidas a cerca de 200, que, por sua vez, se fundiram em 4 grupos principais.

Após a 1.ª grande guerra mundial, numa altura em que em toda a parte os caminhos de ferro estavam a refazer-se das vicissitudes, e desgastes sofridos, surgiu o transporte rodoviário que depressa pôs em perigo a hegemonia ferroviária. Torna-



Um depósito de máquinas em Londres, em 1840

ram-se necessárias medidas legislativas de carácter proteccionista, que não se fizeram tardar. Em 1930 e 1933 leis especiais foram publicadas na Inglaterra para evitar a fuga do tráfego de mercadorias dos caminhos de ferro para a camionagem. Em 1938, pelo «Square Deal» deu-se plena liberdade aos caminhos de ferro para a aplicação das tarifas de concorrência aos fretes — mas sobreveio nova guerra, passando imediatamente o governo a tomar conta de toda a rede ferroviária inglesa, mediante a renda de 43 1/2 milhões de libras por ano (4 milhões trezentos e cinquenta mil contos na moeda portuguesa). Finalmente, como se disse, foi decretada a nacionalização em 1947.

Alguns números elucidativos

A Grã-Bretanha é o país de maior densidade e de maior tráfego ferroviário de todo o mundo. Eis alguns números elucidativos referentes a 1942. Diariamente circulam nada menos do que 40.000 comboios de passageiros e de mercadorias, que transportam cerca de três milhões de passageiros e 750 mil toneladas de mercadorias.

Isto em qualquer dia do ano!

O comprimento total dos carris de linha férrea de bitola normal é de 51.703 milhas e de 19.276 milhas o seu percurso, que é electrificado numa extensão de 924 milhas. Cada milha terrestre é igual a 1609 metros. O número de pontes de caminhos de ferro é de 63.104, sendo a maior delas de duas milhas e meia de comprimento. O número

total de locomotivas é de 19.149, das quais 18.859 são a vapor e as restantes eléctricas, diesel, etc. As carruagens existentes totalizam 45.969, com lotação para 2 milhões e meio de passageiros.

Há 700 vagões restaurantes, com 24.519 lugares e 440 carruagens camas, com 8.437 beliches.

O número total de vagões ascende a cerca de um milhão e duzentos mil.

Pessoal e Receitas (1942)

Os caminhos de ferro na Grã-Bretanha sustentam um quadro de pessoal, constituído por 601.381 empregados. As suas receitas e despesas totais ascenderam a £ 403 357.882 e £ 363.756.185, respectivamente, sendo portanto de £ 39.601.697 o saldo positivo de exploração (três milhões e duzentos mil contos de lucro por ano).

Passageiros e mercadorias

O número total de passageiros transportados durante o ano foi da casa dos 990 milhões e o volume mercadoria de frete pago foi de : 85 milhões de toneladas.

A tarifa geral aplicada ao transporte de passageiros é de 1 3/4 d. por cada milha (57 centavos por cada 1609 metros) terceira classe, sendo a da 1.ª classe 50 % superior. Com excepção de certos comboios de ligação com o serviço continental europeu, na Grã-Bretanha não existe a 2.ª classe, nem se paga normalmente a sobretaxa de velocidade.



CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XVIII

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

JÁ noutra página falámos das nossos constantes viagens feitas entre Salamanca e S. Sebastian, trajecto que, por vezes, nos proporcionou ver, com mais sossego, belas cidades como Valladolid, Palencia, Burgos, Vitoria, etc., terminando esse trajecto com uma paragem obrigatória na formosa capital da provincia de Guipúzcoa, que é S. Sebastian, cidade aristocrática por excelência.

Se há coisas que nos sabem bem, temos desde já que dizer que toda a larga estrada, reconstruída no tempo do Governo do general Primo de Rivera, é boa, e de tal ordem, que se mantém, em grande parte, com a primitiva construção de asfalto.

Saindo da «mãe» das virtudes das ciências e das artes, que é Salamanca, a direcção que se toma é Valladolid.

Sempre que falo de Valladolid recordo com saudade a figura majestosa do general Mola, que ali montou o seu Quartel General nacionalista. Valladolid é uma cidade com algumas tradições históricas. Durante longo tempo foi residência do governo de Castela, quando preferida pelos reis. Construída sobre ruínas romanas, foi sede das Cortes em 1124, 1137 e 1155 e aqui se realizou o casamento de D. Afonso de Leão com a infanta de Castela, e em 1469, o de Fernando o Católico, rei de Aragão, e Isabel de Castela.

Cristóvam Colombo, o célebre navegador genovês que entrou ao serviço de Espanha em 1492 e obteve de Isabel a Católica três navios para as descobertas, aqui morreu na miséria no ano de 1506, abandonado pelo rei D. Fernando, que acreditou nos caluniadores do herói.

Em 1560, Filipe II resolveu estabelecer a capital em Madrid, mas Filipe III instalou-se em Valladolid, em 1601. De novo voltou o governo para Madrid, em 1621, por conveniência de Filipe IV. Em 1808 foi uma das cidades que se insurgiu

contra os franceses e onde Napoleão teve o seu Quartel General no ano seguinte.

Em Valladolid podem ver-se, além da Catedral, as Igrejas de Santa Maria, São Martin, S. Paulo; casas de Colon e Cervantes; Deputação Provincial, etc..

O caminho que sêgue directamente a Burgos pode sofrer um pequeno desvio para uma rápida visita a Palencia, que, conquanto não seja uma cidade de grande movimento, é uma povoação histórica, onde foi fundada a primeira Universidade de Espanha, em 1208, por Afonso VIII, e onde foram convocadas as Cortes em 1512. A sua Catedral é já um monumento muito respeitável e os seus museus e edificios municipais, igrejas, ruas e praças de novas linhas, dão-nos uma bela impressão do progresso que tem beneficiado ultimamente Palencia.

Voltemos ao caminho que nos conduz a Burgos, a velha cidade capital da provincia do mesmo nome que se ergue imponente com a sua grandiosa catedral.

Burgos, que é uma linda cidade, fundada em 882 por Afonso III, Rei de Leão, tem uma população de 76 mil habitantes. Foi residência dos reis de Castela e Leão e a sua importância data do momento em que ali se reuniu uma assembleia de nobres e de prelados que decidiram, no princípio do século X, confiar a Direcção dos negócios de Castela a dois juizes independentes, tendo estes as atribuições dos juizes do povo hebreu e dos cônsules romanos. O poder teria sido entregue em 924 a Lain Calvo, que combatera contra Leon e contra os Asturianos e Nuno Rasura, um juiz respeitável, genro de Lain. A existência destes personagens é problemática. O célebre conde Fernando Gonzalez, eleito conde soberano de Castela, fixou residência em Burgos. Mais tarde, Fernando I, o Grande, em 1307, reuniu a Castela os reinos de



BURGOS — A Catedral



Imagem de S. Bruno, do escultor português Manuel Pereira (século XVII)

Leão, da Galiza e os postos avançados de Toro e de Zamora. Foi esta a época gloriosa de Burgos que, em seguida a uma grande batalha dada no Campo da Verdade a um exército composto por tropas dos reis da Navarra e Aragão, viu surgir Rodrigo Díaz de Vivar (Cid Campeador), figura semi lendária de cavaleiro, cuja verdadeira biografia difere bastante da que lhe teceram o povo e os poetas, mas que a História dá como tendo nascido em Burgos em 1026, conquistado Valência e falecido em 1099, descendente de uma das mais ilustres famílias de Castela.

Em 1808 os franceses bateram os espanhóis em Burgos e, em 1812, foram os franceses cercados pelas tropas de Wellington, tendo estas ocupado a cidade em 1815.

Enquanto Burgos foi residência real, floresceram o comércio e a indústria, multiplicaram-se as fábricas, houve inúmeras feiras de largo comércio que estenderam os negócios no interior da Espanha com comunicação até aos portos de embarque de Biscaia.

Esta cidade conserva todas as linhas de antiguidade com as suas muralhas banhadas pelo Arlanzón, o qual se passa sob três pontes que dão serventia para os subúrbios.

A sua catedral é um formoso monumento de estilo gótico, fundado em 1221 pelo rei Fernando III, o Santo, mas acabado alguns séculos depois.

Muito há que ver em Burgos, mas é assunto só para um dia, dormir a noite e seguir, logo de manhã, até à Cartuja de Miraflores, onde se pode almoçar, desde que se avise com algumas horas de antecedência e onde nada cobram, simplesmente se dá uma esmola para o convento.

A quatro quilómetros de Burgos há que visitar *La Cartuja de Miraflores*, fundada em 1441 por João II, rei de Castela, sobre um terreno que seu pai Henrique III destinou a um castelo, que ardeu em 1452 e foi reconstruído em 1454 por João de Colonia e seu filho Simão. A Igreja tem no exterior lindas janelas e no interior quadros e estátuas de artistas célebres. Há que destacar a capela de S. Bruno, instituidor da ordem dos Cartuxianos. S. Bruno estudou na Universidade de Paris, aproveitando tanto nos estudos de teologia e filosofia, que em breve era elevado ao grau de doutor. Mais tarde foi nomeado lente de uma e outra faculdades, e poucos dias depois saiu cônego da Igreja de Rens. Passaram-se anos. Resolveu, então, renunciar ao mundo, e com mais seis companheiros, dirigiram-se a Santo Hugo, bispo de Grenoble, o qual lhes concedeu uns montes aspérrimos, denominados cartuxianos, para sua habitação e vida eremítica. O Papa Urbano II, que fora seu discípulo, manda-o chamar a Roma, afim de que com os seus sensatos e profundos conselhos o auxiliasse no governo da cadeira de S. Pedro, que, naqueles calamitosos tempos, era bem difícil de governar.

Porém, saudoso da vida solitária, e apesar de lhes ter sido oferecido o arcebispado de Rheggio — obteve permissão para se retirar para o seu deserto de Esquilaco, situado nos confins da Calábria, onde foi encontrado pelo conde de Rogério, quando andava à caça, o qual lhe ofereceu tudo quanto precisasse.

Finalmente, e depois de ter fundado várias casas religiosas, da mesma ordem, morreu a 6 de Outubro de 1101, sendo canonizado em 1514, em que o Papa Leão X mandou que neste dia se celebrassem em todos os mosteiros da Ordem dos Cartuxos e suas igrejas, oratórios e capelas a festa de S. Bruno.

Nasceu S. Bruno em 1035 em colonia Agrippina. Neste recolhimento conservou-se algum tempo o escritor português e nosso amigo Manuel Ribeiro, autor de muitas obras de vulto, entre estas a *Catedral* e *O Deserto*, este último um belo e pormenorizado estudo.

Uma das capelas, e todas de arquitectura trivial, é consagrada ao fundador da Ordem. A Imagem de S. Bruno é uma obra-prima do escultor português Manuel Pereira, artista que deixou nome na primeira metade do século XVII.

(Continua)

RECORDAÇÃO DE VIAGENS

Por Paris e Deauville

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

XV — (Conclusão) (1)

FOI antes da modificação horária actualmente em vigor, pelas férias da Páscoa de há dois anos, que resolvi efectuar de novo uma viagem a Paris, onde não ia havia quinze anos, realizando-a pelo «Sud-Express» na carruagem de 1.ª classe, custando o bilhete o mesmo preço da carruagem directa, com a vantagem de ser com uma marcha mais acelerada e desde há tempo no bom material da renovação dos caminhos de ferro espanhóis.

Por um dia de sol de Abril, temperatura agradável e sem demasiada concorrência, apesar da proximidade da Semana Santa, partiu-se, um pouco mais cedo do que actualmente, para, ao entardecer, atravessar a fronteira portuguesa. A viagem foi normal até entrar em Espanha, nada havendo a censurar à fiscalização aduaneira e policial, porém a linha férrea encontrava-se deplorável nas proximidades de Salamanca, dando as carruagens fortes solavancos, especialmente perto da ponte Tagares, que antigamente se passava com precaução e agora na velocidade normal, embora a segurança seja a mesma. A «Renfe» está a realizar nesta região, como noutras, importantes obras, que permitirão a viagem em melhores condições. Ao amanhecer, nas proximidades de Miranda do Ebro, observou-se um espectáculo deslumbrante, embora frio, de estar tudo coberto de neve, mas ao aproximar de São Sebastian já a paisagem branca desaparecera e a temperatura era suave.

Para aqueles que possuem interesse ferroviário, é na realidade um aspecto sedutor observar o funcionamento dos caminhos de ferro franceses, assim que se transpõe a ponte sobre o rio Bidóssa e se entra em França.

A quantidade de linhas, todas britadas de forma que parecem cenografia, as enormes estações, as composições impecáveis de asseio e de apresentação com carruagens modernas, o pessoal correcto

e conhecedor de forma a poder responder prontamente com exactidão a todas as perguntas, comboios sempre exactamente à tabela, tudo indica uma organização perfeita em moldes científicos e modernos, que tornam a «Société National des Chemins de Fer» uma instituição digna de apreço e admiração em todo o Mundo. A França pode, com razão orgulhar-se dos seus serviços ferroviários, como um dos mais perfeitos ordenados e modernos, que devem servir de exemplo á Europa. Desde as carruagens de luxo até às de 3.ª classe é difícil exceder o conforto, asseio e apresentação, em que se encontra mesmo a arte. As carruagens Pullman de 1.ª classe atingem o requinte da comodidade, mas as de 3.ª classe, estofadas, mostram até que forma se progrediu em França no conforto e no bem estar dos passageiros. Muito há a aprender na organização ferroviária francesa.

A França, infelizmente fatigada por duas guerras, sem homens de Estado, com governos a dias e quando não por horas, perdeu a importância que possuía na Europa e que a tornava intelectual, política e economicamente a primeira nação europeia. O aspecto envelhecido que dá a própria paisagem totalmente humanizada, não impede de pensar que dias melhores surgirão.

Ao chegar a Hendaia, por motivo da diferença da bitola da linha, como é sabido, tem de se mudar de comboio e ir à Alfândega, onde, após breves perguntas, quase sempre não abrem as malas, seguindo-se os passaportes, onde um simples carimbo permite a entrada em França, não sendo necessário preencher folhas sem qualquer utilidade. Civilização e boa orientação turística.

As condições financeiras de Espanha melhora-

(1) Conclusão do artigo publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1589 de 1 de Janeiro de 1954, pág. 417 a 418.

ram, começando a aparecer a moeda metálica, enquanto o mesmo se pode afirmar de França, em todo o caso, logo na compra do bilhete, se sente a diferença, pois a abundância de notas recorda com saudade e satisfação a boa prata portuguesa, colocando-nos numa situação superior e invejável para com os estrangeiros.

O comboio partiu para Paris às 13h,15 com carruagens das três classes e Pulman de 1.ª e 2.ª, sendo numa desta última classificação onde me instalei para apreciar a sua comodidade, que é de veras invulgar. A distância de 816 Km., que se para Hendaia de Paris, era vencida em 10h,15, mas é mais depressa actualmente que o «Sud Express» efectua o percurso.

Através de campos de cor verde, em que a Primavera começava a despontar, o comboio seguia para a visão marítima das praias elegantes de S. Joao da Luz e Biarritz, que aparecem à esquerda, enquanto a paragem e o retomar da marcha não é há muito acompanhada de sinais acústicos, efectuando-se tudo com a maior ordem e tranquilidade. A travessia da zona de pinheirais das Landes mostra ainda patente o efeito dos incêndios destruidores de Agosto de 1949, perdendo um pouco do seu encanto antigo, que fazia recordar certos aspectos do Minho. Um extenso cais e a afluência de passageiros bem justificada indicou a chegada a Bordéus, seguindo-se a importante ponte sobre o rio Garona, para depois surgirem as cidades de renome histórico como Augoulême, Poitiers, Tours e Orleans. A abundância de luzes, o contínuo passar de comboios tranvias, aglomerados urbanos separados por jardins e pequenos campos, são os sinais indicativos de que Paris está próxima, e eram 23h,30 quando o comboio entrou na vasta estação de Austerlitz. Antes de 1939 funcionava a estação do Quai d'Orsay, que era muito vantajosa, porque ficava no centro da cidade, porém as composições de longo curso, que chegam a ter 20 unidades e por vezes mais de 300^m de comprimento, não cabiam nos cais e o Quai d'Orsay só serve para os comboios destinados aos arredores.

Paris é sem dúvida a capital da Europa, e a sua influência mundial ainda hoje se faz sentir, embora tenha perdido bastante da sua antiga importância devido à decadência da França, falta de progresso urbano, perda de alguns hábitos de elegância, e maior desenvolvimento de outras capitais.

Frequentador de Paris há mais de vinte anos, é sempre com emoção que revejo a capital francesa nos seus monumentos, museus, perspectivas urbanas, estabelecimentos luxuosos, polidez dos seus habitantes, enquanto se ouve a pronúncia de um francês requintado. Não pretendo aqui apre-

sentar uma descrição da capital da França, mas somente alguns factos observados respeitantes a comunicações e a turismo.

Os transportes colectivos parisienses encontram-se nacionalizados, na errada orientação socialista que o General De Gaulle seguiu de 1944 a 1946, sendo o serviço efectuado por autocarros e por metropolitano, pois os carros eléctricos desapareceram antes de 1937. No metropolitano não observei qualquer alteração, salvo no preço dos bilhetes devido à desvalorização do franco, sempre muito movimentado, principalmente às 12h e às 18h, mantendo-se incompreensivelmente as duas classes, viajando quase todas as pessoas em 2.ª classe, enquanto a 1.ª classe segue quase vazia. O material dos autocarros é inferior aos de Lisboa.

As passagens são caras, mas há uns blocos que se adquirem mais baratos servindo para varias viagens. Também os táxis são anteriores a 1939, disformes, antiquados, caros, em pequena quantidade, necessitando modernizar-se esse serviço.

A multidão nas ruas caminha numa ordem impecável, rápida e cuidadosamente, desconhecendo-se os empurrões, e sabendo cada um o que quer, ao contrário dos portugueses que nisso têm o seu maior atraso, parecendo que vagueiam à espera de alguém que lhes diga para onde se devem dirigir e os oriente, pois ignoram, e por isso olham espantados para quem passa. É um facto estranho que o povo português, tão inteligente, é o mais incompleto possível em andar na rua, mostrando assim uma incompreensível rusticidade.

Percorrendo Paris, tem-se a impressão que, a não ser no valor da moeda e no trajar, a Grande Guerra Mundial não se deu, tão semelhante se apresenta ao passado. Para quem conheceu o valor do franco Poincaré de 1928, custa habituar-se à desvalorização actual e tudo lhe parece muito caro, acostumando-se lentamente, devendo ter sido enorme o sacrificio daqueles que possuíam rendimentos fixos, os «petits rentiers», tão característicos em França, como é próprio de indivíduos inteligentes e económicos. No trajar os parisienses não abandonaram o bom gosto e a elegância que lhes eram peculiares, porém há alterações sensíveis. Aparecem algumas senhoras sem chapéu, ao contrário de antigamente que nem a mulher mais humilde andava descoberta, e contam-se os chapéus dos homens, aparecendo quase todos deploravelmente em cabelo dando um aspecto de desleixo.

Como é sabido o museu mais célebre é o do Louvre, que nessa altura estava sofrendo uma benéfica remodelação, encontrando-se encerradas muitas das salas, enquanto a parte aberta ao público se apresenta impecável com relação à mu-

seografia moderna. Uma ideia interessante e de há poucos anos, é a exposição das coroas e jóias da Casa Real, que ocupam uma sala do 1.º andar, exemplo que em Portugal se devia seguir.

Para se conhecer o aspecto geral de Paris duma forma relativamente económica e cómoda, é percorrer as linhas dos autocarros que rapidamente conduzem aos lugares mais afastados, enquanto uma linha circunda os «boulevards» exteriores, estabelecendo uma relação entre todos aqueles que alcançam a periferia.

Seguindo essa orientação percorri as diversas carreiras, observando aspectos novos que me eram desconhecidos, e um dos aparentemente mais estranhos foi, na Praça da República, o monumento ao regime, que tem sido um dos males da França, encontra-se rodeado por barracas duma feira local, de comicidade irresistível. Pensando bem, mostra a reacção e o desprezo dos verdadeiros franceses por uma situação política que tanto os tem prejudicado desde o abandono das instituições tradicionais.

Depois de se visitar museus, vistas de conjunto como a da Torre Eiffel e da Basílica do Sagrado Coração de Jesus na colina de Montmartre, teatros, cinemas, estabelecimentos comerciais, deve o turista procurar aquilo que as suas inclinações mais preferem e dedicar-lhe o tempo disponível.

Costumo nessa orientação percorrer as ruas e observar os aspectos do «Quartier Latim» na margem esquerda do Sena, cortado pelos Boulevards Saint Germain e Saint Michel, com ruas calmas de livrarias e antiguidades, onde se sente um ambiente puramente século XIX, e em que parece o tempo não contar. Em grande parte certas ruas, como o Boulevard Saint Michel, têm a vida que a mocidade académica lhes dá, enquanto os existencialistas procuram a celebridade pela barba crescida e pelo trajar, já que o talento lho não dá, apresentando-se eles de blusa, enquanto elas, de calças, fumam pelas ruas, para depois irem tomar um aperitivo e proferir inutilidades no café Fiore, frente à igreja de Saint Germain des Prés, perto duma das antigas torres da muralha de Paris, que mostra ainda hoje a sua antiga importância.

Nas férias da Páscoa, como no Verão, a capital da França é invadida pelos estrangeiros, especialmente ingleses, que, com a sua característica correcção e esmerado trajar, dão um aspecto de distinção aos locais onde se encontram. Dois magníficos autocarros lusitanos com excursões portuguesas encontrei visitando Paris, e, se fiquei muito satisfeito com os meios de transporte que não há melhor, todavia verifiquei num de proveniência provinciana que os passageiros trajavam que pareciam caricaturas, tal o mau gosto, enquanto junto do outro, que estive três dias parado numa

rua, cascas de laranja lançadas sobre o passeio mostravam que incivilizados por ali tinham passado.

A «Casa de Portugal» encontra-se instalada num sítio bem central, Rua Scribe, perto da praça da Ópera, portanto no coração de Paris, porém, desde quinta-feira santa até terça-feira depois da Páscoa, estava encerrada, enquanto tudo se apresentava aberto ao público, fechando apenas na segunda-feira, depois da Páscoa. Porque razão se fará assim a propaganda do país? Qual o motivo de três dias feriados a mais de qualquer outra entidade? É que os empregados da Casa de Portugal necessitam descansar mais que os outros? Mesmo em Portugal a tolerância de ponto para os funcionários públicos é sómente no 2.º período de trabalho de quinta-feira santa.

O costume de visitar as igrejas na quinta-feira santa não se observa em Paris, porém no sábado de aleluia, domingo de Páscoa e segunda-feira os parisienses dirigem-se para o campo afim de disfrutar da Primavera, que nesse ano se apresentava esplendorosa de sol e com calor, alcançando a temperatura de 23.º à sombra, havendo um grande movimento de comboios e automóveis. Para o trânsito da região do Sudoeste, junto do Parque de Saint Cloud tão apreciado por Napoleão III e pela imperatriz Eugénia, construiu-se um túnel rodoviário de intenso movimento.

Depois de conhecer Versalhes, lugar de visita obrigatória para todas as pessoas de gosto histórico e artístico, deve-se ir a Fontainebleau para apreciar o local onde Napoleão I assinou o tratado de 1807 referente a Portugal.

A viagem para Fontainebleau efectua-se saindo da estação de Leão, e em menos duma hora encontra-se o viajante na simpática e pitoresca cidade, depois de observar no percurso, que realizou em carruagens de três eixos tipo 1900, as linhas quadruplicadas como é vulgar em muitas regiões francesas e até sextuplicadas nas de maior movimento. Da estação segue-se de carro eléctrico para o palácio, tanto em evidência no primeiro império, necessitando de restauro no mobiliário, e que possui notável interesse quer pelo aspecto architectónico quer por quadros e objectos expostos. Para observar os princípios turísticos, deve-se regressar por caminho diferente, e neste caso uma camioneta permite pela estrada ver a floresta de Fontainebleau de tanto renome, com árvores numerosas, cujos troncos pouco desenvolvidos lembram que alguma doença tivesse produzido os seus malefícios.

Uma digressão deveras atraente é ir a Deauville, passando por Lisieux, sendo a partida da estação de São Lázaro toda modernizada, embora uma das mais antigas de Paris.

Em composições cómodas, impecáveis, a viagem

Recortes sem Comentários

Touro que morre de susto

MADRID, 6 — Pela primeira vez nos anais da tauromaquia, um touro morreu de susto na arena, durante um espectáculo cômico-taurino realizado na pequena cidade de Castellana de Piedrahita. A principal atracção do espectáculo era «Tancredo», personagem muito conhecido dos aficionados, que, coberto de farinha, aguardava o touro no centro da pista, imóvel como uma estátua. Essa aparição não foi do agrado do animal que, chegado a alguns metros de «Tancredo» foi visivelmente tomado de pânico. O seu coração não resistiu à emoção e o animal caíu por terra morto — (F. P.)

Omissão perigosa

Noticiaram os jornais o recente caso de envenenamento

por intoxicação alimentar dos convidados dum casamento realizado em Lisboa, cujo Copo d'Água teria sido fornecido por uma Casa de Santarém.

Por motivo desconhecido não disseram, os mesmos jornais, qual foi a firma fornecedora, dando tal omissão lugar a que a suspeita caísse sobre todas as casas da especialidade naquela cidade, o que não está nada certo.

Passados dias, porém, o pai duma das vítimas, em carta dirigida ao *Diário Popular* esclareceu que se tratava da Pastelaria «Abidis», estranhando ele próprio que os jornais não tivessem feito luz nesse ponto.

Muito bem, é assim mesmo. Entendemos que razão nenhuma pode justificar o encobrimento de que pode resultar prejuízo para terceiros. (De *Cidade de Tomar*)

RONDA DOS BAIROS



LISBOA ORIENTAL

LISBOA, do lado da Graça e S. Vicente, lembra um painel de Mestres Primitivos, com motivos que sobram para deslumbrar as pessoas menos sensíveis à gloriosa mensagem de beleza dos séculos.

Não faltam igrejas (como, entre outras, a de Santo António, construída no local onde nasceu o taumaturgo; e a da Graça, de onde a imagem do Senhor dos Passos sai todos os anos, em concorrida procissão pelas ruas do bairro); uma preciosa Sé Catedral; e um Panteão: o de S. Vicente, onde repousam os restos mortais dos últimos reis de Portugal.

Tem ainda Lisboa, deste lado, deslumbrantes miradouros, como o de Santa Luzia, de Nossa Senhora do Monte, da Penha de França, etc.; e o Castelo de S. Jorge, recortado no Cêtu, para nos oferecer um dos mais belos panoramas que se possam conceber.

Um demorado passeio por estes bairros de Lisboa, principiando na Sé, e abrangendo o Castelo, S. Vicente, Graça e Penha de França, é de recomendar com o maior empenho, a todos aqueles que desejem conhecer uma das mais belas e características zonas da Capital.

Servem estes locais, os «eléctricos» das carreiras: 10, 11 e 12 e os autocarros das carreiras 11, 12 e 17.

interessa, pois a Normandia é uma das províncias mais férteis e interessantes da França, embora existam paisagens portuguesas bastante superiores. A Lisieux chega-se cedo, e da estação avista-se a basílica dedicada a Santa Terezinha do Menino Jesus, ainda em obras que se espera terminem este ano, escapada miraculosamente às devastações violentas da batalha da Normandia em 1944. O estilo da basílica é incaracterístico, devendo no futuro alcançar o desenvolvimento de alguns célebres santuários. A povoação faz esquecer Lurdes e lembrar Fátima.

De Lisieux a Deauville a viagem pode realizar-se em automotora, e, ao chegar à conhecida praia normanda, logo a estação merece ser admirada pelo seu estilo regional, encontrando-se no vestíbulo um amplo mapa das comunicações, e sendo o edifício totalmente reconstruído depois da última Grande Guerra Mundial.

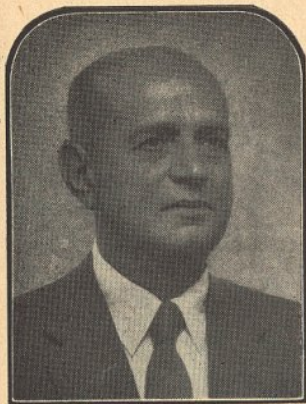
Deauville é uma das melhores praias francesas, extenso e liso areal banhado pelas águas cinzentas do mar da Mancha, encontrando-se fronteira à Grã-Bretanha, e ligada a Trouville. Pode-se comparar Deauville e Trouville ao Estoril e Monte-Estóril, sendo Trouville mais pitoresca por estar numa encosta.

Para regressar de Paris a Lisboa em dias que não haja «Sud-Express», o mais vantajoso para demorar algumas horas em Espanha, é sair da capital francesa às 21h,10, chegar a Irum às 8h,31, e num comboio tranvia ir até São Sebastião, que, por muito que se conheça, merece sempre voltar. Depois parte-se às 18h,50 da formosa praia cantábrica para desembarcar em Lisboa às 23h,40.

O material português em serviço, foi substituído, podendo hoje viajar-se em muito melhores condições.

Eng.º Atílio Cappa

Esteve alguns dias em Portugal, de visita, o illustre Engenheiro Atílio Cappa, antigo ministro do Governo Perón e Presidente da Associação do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro e que, em representação dos Caminhos de Ferro da Argentina, tomou parte no XVI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, realizado recentemente em Londres.



A convite da C. P., o Eng. Atílio Cappa foi ao Porto, onde o sr. Alvaro Portela, secretário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pôs à disposição do illustre ferroviário argentino o seu automóvel para uma interessante visita aos pontos principais da cidade.

O Eng.º Atílio Cappa, que, na sua visita, foi também acompanhado pelo nosso Director, sr. Carlos d'Ornellas, confessou-se encantado com a progressiva capital nortenha, não ocultando também a sua admiração pelo excelente material rolante dos nossos caminhos de ferro.

Tivemos o prazer de ver na nossa Redacção o illustre ferroviário argentino, a quem o nosso Director obsequiou com alguns passeios aos arredores da capital.

O Engenheiro Atílio Cappa regressou ao seu país, a bordo do paquete «Eva Perón».

Trânsito de veículos pesados entre Vila Real de Santo António e Aiamonte

Com a entrada em serviço de um novo «ferry-boat», entre Vila Real de Santo António e Aiamonte, encontra-se agora, finalmente, assegurada por completo a travessia do Guadiana por veículos pesados como camions de carga e camionetes de passageiros. O novo «ferry-boat», a que foi dado o nome de «Campino», vem facilitar consideravelmente as comunicações entre o Algarve e a Andaluzia, pois o outro barco — o único que fazia serviço naquela fronteira — não podia conduzir mais do que dois automóveis, capacidade de transporte que já se tinha revelado insuficiente e que sérios transtornos e demoras causava, por bastas vezes, aos turistas que pretendiam passar para Espanha pela fronteira de Vila Real de Santo António.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Agosto de 1904)

Iluminação electrica

A pedido da camara municipal e mediante condições a que os jornaes aludem mas que nós ignoramos, como todo o publico, vão ser illuminadas por electricidade as ruas Aurea, Augusta e Bella da Rainha, praças do Commercio e do Municipio e rua 24 de Julho.

Cremos que será esquecimento não se citar a rua do Arsenal, que a não ser illuminada por esta forma, ficaria como solução de continuidade entre o centro da cidade e a praça de D. Fernando.

Equal systema de iluminação vai ser adoptado nas avenidas Fontes e Ressano Garcia e praças do Duque de Saldanha e Mousinho de Albuquerque.

Conquanto vejamos sempre com prazer o melhoramento da iluminação publica, parece-nos demasiada a area, especialmente na parte além da praça do Duque de Saldanha onde são raros os transeuntes a pé, de noite, e estando a avenida Ressano ainda cortada pela linha férrea.

Por coherencia não vemos porque, illuminando-se bem a parte d'esta avenida além da linha de cintura, não se deve estender este melhoramento ao Campo Grande que assim constituiria um passeio agradável para as noites calmosas.

Mas só nas noites calmosas, porque no inverno lá ficará a bella luz electrica a alumiar os fazendeiros que vem aos mercados, com as suas fructas e hortaliças, e as lavadeiras de Loures e Senhor Roubado.

E entretanto ficarão ruas centreas da cidade, como as ruas da Princesa, da Palma, do Alecrim, de S. Roque, D. Pedro V e praça do Principe Real, algumas ainda com a velha iluminação a gaz, por bico de leque, sendo muito mais conveniente que ahí fosse installada a iluminação electrica por ser continua a passagem de carros e peões.

Os blocos de incandescencia que vão sobrar d'essas ruas, onde a electricidade vai brilhar, que sejam ao menos postos, como o *Diario de Noticias* ha pouco pediu, com razão, na rua Antonio Maria Cardoso que ha que percorrer em trevas para se ir ao theatro D. Amelia, nas de Paiva de Andrade e Serpa Pinto, que communicam com o theatro lirico, e aqui na nossa, não por apanagio a esta redacção, mas por serem aqui os dois theatros, e ser rua ligada ao Chiado.

A cidade do Porto cuja camara não tem mais recursos do que a de Lisboa nem mais largas facilidades por parte da companhia de iluminação, está quasi toda, mesmo nos bairros mais afastados, illuminada por incandescencia; não vemos sem desgosto que em Lisboa, e no centro da cidade, ainda se use a velha luz amarella em que se consome gaz com o poder illuminante do azeite de peixe mas em que o verificador municipal acha sempre que deslumbra as proprias lampadas Carcel.

TERTÚLIA «FESTA BRAVA»

Festas comemorativas do seu 8.º Aniversário

A Tertulia «Festa Brava» comemora, em Agosto, o seu oitavo ano de existência, com um almoço, no dia 7, de homenagem a um antigo artista e aficionado; uma excursão, no domingo 8, a Málaga, onde o novilheiro português Francisco Mendes toma, nesse dia, a alternativa, e no dia 18, com a inauguração de uma nova sala e um recital poético. Nessa mesma semana, serão proferidas palestras taurinas, por distintos aficionados.



PARTE OFICIAL

PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

Concurso n.º 100/54

O «Diário do Governo», Série III, n.º 176, de 28 de Julho, publica o seguinte

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 12 de Agosto de 1954, para o fornecimento de:

Para entrega em Lourenço Marques:

1—9200 carris de 12 m, pesando 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 2.

2—18 400 *éclisses* para carris de 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 4.

3—36 800 parafusos de junta com anilha de mola, para material de 30 kg/m, conforme desenho n.º 6.

4—330 000 tira-fundos galvanizados, conforme desenho n.º 14.

5—12 mudanças de via, completas, com todo o material que possa encontrar-se no interior do comprimento das mudanças, como sejam chapas e chapins de assentamento, coxins, *éclisses* e respectivos parafusos de junta, incluindo aparelho de manobra, lança, etc., para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:11, direitas, conforme desenhos n.ºs 2 e 11.

6—14 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:11, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 2 e 11.

A circular, programa do concurso, modelo da proposta, esboço de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de

Moçambique, e, em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento.

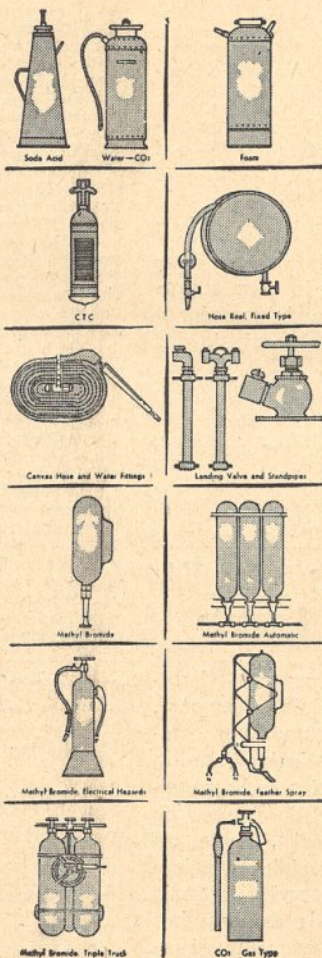
O depósito provisório para admissão ao concurso é de:

Para carris — 300.000\$.
Éclisses — 12.000\$.
 Parafusos — 2.500\$.
 Tira fundos — 25.000\$.
 Mudanças de via — 22.000\$.

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

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 28 de Junho de 1954. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.



THE NATIONAL FIRE PROTECTION CO. LTD. é fabricante e fornecedora de todos os tipos de equipamento empregados na protecção e no combate contra incêndios, destacando-se os extintores de incêndio «Essex» de brometo de metilo «Essex» de brometo de metilo os mais eficazes e potentes no combate de incêndios eléctricos e de todos os líquidos inflamáveis, e na protecção de toda a classe de veículos automóveis, motores terrestres e marítimos, aviões, etc.

Grande existência em armazém.

Dá-se assistência técnica à clientela, pelos nossos serviços de manutenção.

The National Fire Protection Co. Ltd.

Essex Works, Faggs Road, Feltham
 Agentes gerais em Portugal, Açores e Ultramar
 BLANDY BROTHERS & Co. Lda.
 Rua Victor Gordon, 31-1.º - LISBOA
 TELEFONES 2 8163 - 2 6166 - 3 5142

CEL

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

PELA

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

AGENTES EXCLUSIVOS:

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

Rua da Luta, 30, 4.º andar

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Fausto Nunes Dias, jornalista devotado à sua profissão e à sua terra, tão típica e tão portuguesa, que é essa Vila Franca de Xira, publicou mais um número especial da «Vida Ribatejana». Com essas 300 páginas, Fausto Dias oferece-nos um panorama amplo das realidades, dos problemas e das excepcionais possibilidades do Ribatejo, sob vários aspectos, tendo dado especial relevo à «Festa Brava», uma das mais características tradições da sua muito amada Província, e às grandes manifestações de caridade e bemfazer, traduzidas e corporizadas nos seus cortejos de oferendas.

Centenas de gravuras ilustram o texto e muitos são também os escritores ilustres que subscrevem artigos de grande interesse.

À Fausto Nunes Dias, que ocupa, na Imprensa

regional, uma posição de relevo, não só pelo seu talento como também pelo seu carácter, enviamos um grande e afectuoso abraço de felicitações por este novo triunfo editorial.

Publicações recebidas

Memória do VII Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro

Em seis grandes volumes, encontra-se publicada a Memória do VII Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, celebrado na cidade do México no mês de Outubro de 1950. Os seis volumes, que nos foram oferecidos e enviados pelo Secretário Geral do Congresso, da Comissão Organizadora e da Comissão Nacional Mexicana da Associação do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, dr. José Merino Blazquez, dão-nos a medida da importância e da projecção dessa reunião de ferroviários, cuja sessão inaugural se efectuou no Teatro de Belas Artes do México. O Congresso foi, de facto, um grande acontecimento, em que se fizeram representar todas as nações da América do Norte, da América Central e da América do Sul.

As sessões de trabalho realizaram-se no Casino Militar de Chapultepec. A primeira sessão plenária e a sessão de encerramento efectuaram-se no Auditorium do Seguro Social.

Os trabalhos, segundo a sua índole, distribuíram-se pelas seguintes secções: — a) Via e Obras; — b) Material e Tracção; — c) Exploração; — d) Contabilidade, Estatística e Tarifas; — e) Legislação, Administração e Coordenação; — f) Pessoal e Assuntos Gerais. Agradecemos, penhoradamente, a oferta dos seis volumes.

Os trabalhos, segundo a sua índole, distribuíram-se pelas seguintes secções: — a) Via e Obras; — b) Material e Tracção; — c) Exploração; — d) Contabilidade, Estatística e Tarifas; — e) Legislação, Administração e Coordenação; — f) Pessoal e Assuntos Gerais. Agradecemos, penhoradamente, a oferta dos seis volumes.

Uma viagem tranquila!

Só com vidros inestilháçáveis

COVINA

aof.53

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 2, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 6 4972

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa 47 — Telef. 23232 4 5

E. PINTO BASTO & C.ª L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31561 7 linhas

AGENTE NO PORTO

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telef. 7



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L.ª

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES,
BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO,
LATAO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICCÃO,
METAIS FOSFOROSOS, RÉDES, SOLDAS,
TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48

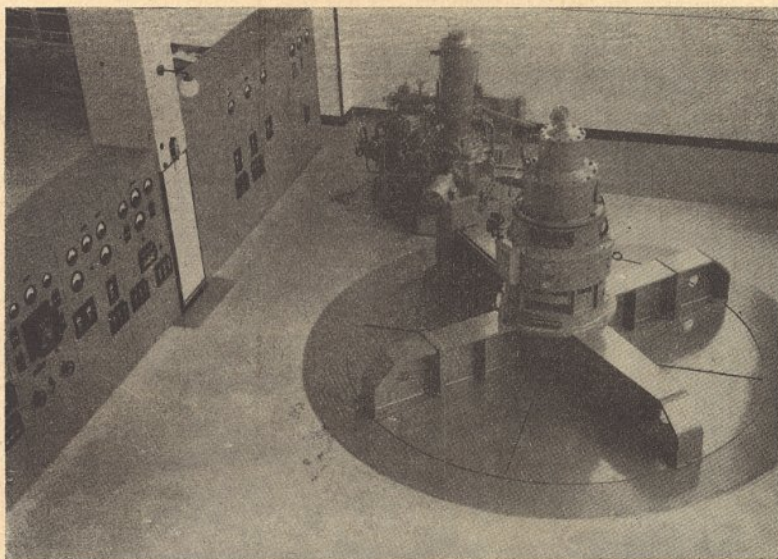
TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM - LISBOA



Material eléctrico na central de Penide, no rio Cávado. Curiosa disposição do alternador com estator todo embutido no pavimento



Fornecimento de centrais eléctricas completas — Postos de transformação interiores e ao ar livre. Protecções para redes. Equipamentos eléctricos para a indústria, etc.



S. A. BROWN BOVERI & C.ª - Baden-Suíça

Representante geral: EDOUARD DALPHIN

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º — PORTO — Telefone 2 3411

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones } 72671
 } 76736

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soelhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

FIBROCIMENTO



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

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

Escritórios e Armazéns:

Avenida Fontes Pereira de Melo, 14

Telefones 40798 - 57127/8

L I S B O A

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

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

TOSSE?

