

4.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1955

Número 1617

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

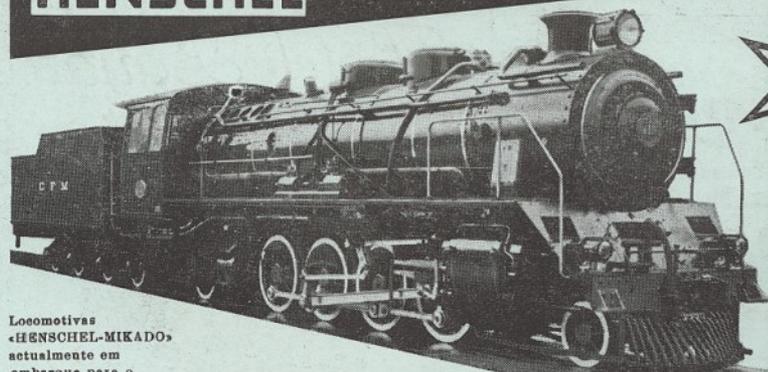
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5 Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»
actualmente em
embarque para o

CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN - KASSEL - REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

COMPANHIA
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2 8953

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELECTRICA (E.N.A.E.) 25117-0000
AVENIDA 24 DE JULHO, 122 - LISBOA

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTENÇÃO DE MATERIAL DE QUALIDADE SUPERIOR

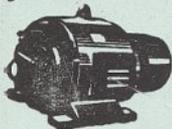
LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES

ENAE

Fabrica nacional



Assegure uma viagem tranquila!

Utilizando vidros inestilhaçáveis



cof. 53

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 —

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

DEPOSITO LEGAL

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 2,0158; Direcção: 2 7520

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

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



1617



1 — MAIO — 1955



ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$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 MÊLO 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 BATELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTES
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M Á R I O

Os Caminhos de Ferro Europeus e o Turismo Social, por <i>FERNANDO CAMPOS</i>	91
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	94
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	95
Miscelânea Ferroviária, por <i>ABEL TIROL</i>	97
Romagem de Antigos Combatentes à Flandres e Inglaterra, em Maio de 1955	99
Imprensa	99
Linhas Estrangeiras	100
Recorde de velocidades	100
Recortes sem Comentários	101
Há 50 anos	103
Parte Oficial	103
Publicações recebidas	104
Espectáculos	104



Os Caminhos de Ferro Europeus e o Turismo Social

Por FERNANDO CAMPOS

TIVE sempre, e continuarei a ter, uma predileção especial pelo transporte ferroviário. Os modernos comboios, a par de uma rapidez nunca sonhada, proporcionam-nos as maiores comodidades, bem se podendo dizer que hoje se viaja de caminho de ferro como se estivéssemos em nossa casa.

Mas o transporte ferroviário possui, ainda, para mim, um atractivo particular: o de, conjuntamente com as vantagens apontadas, não nos deixar perder aquele *sentido da distância* que é, por certo, uma das maiores seduções de quem viaja por prazer.

A viagem de comboio, por mais rápida que seja, sempre nos dá tempo para ir lendo, meditando e preparando o nosso espírito para a necessária adaptação ao novo meio em que ingressamos, e sem a qual se torna impossível sentir e compreender civilizações diferentes da nossa, produtos da longa elaboração dos séculos que diferenciou com traços indeléveis e evidentes as coisas, os caracteres, os usos e os costumes.

Por isso mesmo, eu me sentiria tentado a adiantar que o caminho de ferro ficou como precioso e glorioso intermediário dos antigos meios de transporte terrestre e as moderníssimas conquistas da aviação, que hoje nos desloca com a mesma prontidão com que, dantes, o poderíamos fazer em pensamento...

Porque assim o julgo, e, ainda, porque o transporte ferroviário continua a ser o

mais económico e, portanto, o mais acessível aos viajantes que não dispõem de largos recursos, foi com o maior interesse que li um artigo recentemente publicado num dos últimos números da revista *Tourisme International*, órgão da *União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo* e do *Instituto Internacional das Investigações Científicas sobre o Turismo*, — artigo intitulado *As tendências actuais dos Caminhos de ferro Europeus em matéria de Turismo social*, e que passarei a traduzir, livremente, para maior clareza da exposição.

Aí se informa o leitor de que o problema do turismo social é, desde há muito, estudado pelos Caminhos de ferro europeus, que já fizeram bastante nesse domínio. Mas logo se acrescenta que, por se tratar de matéria muito complexa e, para mais, complicada pelas situações muito diferentes de um país para outro, não podem esperar-se, para já, soluções inteiramente satisfatórias. Acrescendo, por outro lado, que o problema é, necessária e conjuntamente, encarado pelas Administrações dos Caminhos de ferro, pelo seu aspecto técnico e económico, como um problema de expansão do tráfego e, por conseguinte, depende de factores de concorrência.

Tomando por base a definição da O. E. C. E., e aproveitando a lição das diferentes experiências feitas, é possível distinguir os seguintes elementos que concorrem para a realização do turismo social.

a) as instituições que se ocupam da organização de viagens económicas e que existem já em todos os países;

b) os meios de financiamento, tais como caixas económicas de viagens, que existem, igualmente, em muitos países;

c) as empresas de transportes: especialmente, os caminhos de ferro, que concedem já numerosas facilidades, e que, por diversas formas, se empenham em desenvolver as viagens populares em comboios especiais;

d) os meios de alojamento, entre os quais devem considerar-se as colónias de férias (a rampamentos de *bungalows*, de barracas de lona, desmontáveis, etc...) e os pequenos hotéis, com modalidades de *self-service* ou de aluguer a organizações que se encarregam de fornecer o pessoal.

Além disso, importa considerar a viagem, não apenas como um simples problema de transporte em caminho de ferro, mas como um serviço único e completo, que começa e acaba à porta, por assim dizer, do turista. Convém, portanto, organizar o transporte dos turistas desde o local da sua concentração para a partida, até ao do alojamento, à chegada, e vice-versa; assegurar o alojamento; oferecer prestações acessórias de serviços, como excursões, etc.: numa palavra, estabelecer serviços suplementares, para a realização dos quais o organizador tem de recorrer, — na maioria dos casos — a outros organizadores públicos ou privados.

As breves indicações precedentes mostram que, se o potencial do turismo social é considerável, não parece susceptível de se desenvolver senão por meio da coordenação de todos os elementos enunciados. Um novo tráfego dessa natureza não poderia criar-se com medidas tomadas unicamente pelos Caminhos de ferro, os quais, de resto, já fizeram um grande esforço em prol do turismo por grupos. Todavia, o Caminho de ferro parece ser o elemento mais indicado de coordenação e de cristalização das forças a congregar, porque é o maior transportador de multidões e, portanto, o mais interessado.

De um modo prático, o plano de acção dos Caminhos de ferro parece dever visar o seguinte:

a) entrar em contacto com todas as empresas que se ocupem do turismo social, para lhes facilitar a organização de viagens de férias e a fixação dos serviços suplementares;

b) estimular, — sem dúvida pela sua própria participação — a criação, em bases largas, sólidas e absolutamente neutras, de caixas económicas de viagens; tratar-se-ia, ao mesmo tempo, — o que é particularmente importante — de procurar obter um sistema que permitisse utilizar os *coupons económicos* para pagamento das viagens ao estrangeiro;

c) desenvolver, metódicamente, as modalidades de viagens por grupos, em comboios especiais, desenvolvendo também, tanto em serviço interno como em regime internacional, o sistema dos *comboios de ida e volta*, que levam um grupo numeroso de viajantes para uma dada localidade e o trocam, aí, por outro que terminou a sua estadia;

d) procurar, no plano internacional, uma uniformidade das vantagens tarifárias concedidas; com efeito, actualmente, os diferentes sistemas de tarifas apresentam um aspecto desconcertado que não deixa de acarretar inconvenientes à propaganda do Caminho de ferro;

e) realizar as condições de um alojamento económico: inventário das possibilidades, criação da colónia de férias, financiamento, etc.; tratando-se aqui, como fica entendido, de medidas a tomar pelas colectividades e pelos meios interessados, o Caminho de ferro só pode dar determinado contributo;

f) organizar o transporte terminal, os serviços acessórios, as excursões regionais (utilizando, se puder ser, o autocarro, o barco, etc...)

Antes de se empenharem neste programa de acção, as Administrações de Caminhos de ferro deverão, evidentemente,

estudar a fundo os problemas técnicos e, especialmente, os seguintes:

— se podem, durante os meses de Verão, com o material de que dispõem, assumir novas e importantes prestações de serviços;

— a partir de que grau de tráfego suplementar será justificada e rendosa a encomenda de novo material destinado a fazer as necessidades do turismo social;

— em que medida será possível desenvolver esse turismo, nos períodos de *estação morta*, pelo alargamento da época actual de férias, no caso das entidades interessadas o julgarem conveniente.

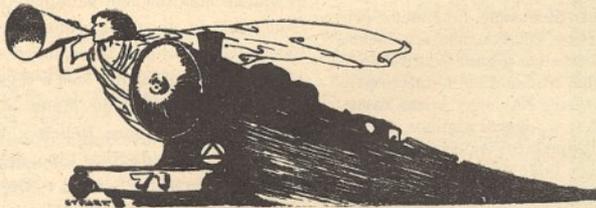
Das respostas a estas interrogações, — algumas das quais interessam igualmente ao problema do alojamento — dependerá o próprio interesse do Caminho de ferro pelo desenvolvimento do turismo colectivo, assim como a sua principal orientação, tanto no que se refere às viagens em massa e em comboios especiais, *comboios de ida e volta*, (como os nossos *expressos populares*) comboios cruzeiros, etc., como no que diz respeito às viagens individuais, a estimular, principalmente, por meio das caixas económicas e das modalidades especiais apropriadas.

A realização eficaz deste plano de acção por meio da coordenação de todos os elementos e da colaboração de todas as forças, exige uma organização técnica adequada, que poderia, talvez, — sugestão

que se faz com todas as reservas — comportar duas fases: a constituição, para cada Administração, de uma *comunidade de trabalho*, composta por representantes dos Caminhos de ferro, dos Agentes de viagens, dos Organismos que se ocupam do turismo social e, em geral, de todas as organizações interessadas; e, depois, a reunião periódica dos representantes das *comunidades de trabalho* dos diferentes países, afim de permutarem as suas experiências e de coordenarem os seus esforços no plano internacional.

Segundo se afirma nesse artigo, tais são as tendências presentes dos Caminhos de ferro europeus em matéria de turismo social. Antes de se transformarem em orientações definidas, deverão, todavia, dar lugar a novas observações, prosseguidas com aquela diligência permitida por matéria tão complexa. Nestas condições, não seria possível apresentar essas tendências como representativas dos Caminhos de ferro, no seu conjunto.

Julgo não ter errado ao supor que os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* percorreriam com o mesmo interesse com que eu o fiz, este artigo publicado na revista *Turisme Mondial*, — artigo subscrito pelas iniciais C. I. C. E., o que quer dizer que, quanto nele se contém, é da responsabilidade da *Comissão Internacional dos Caminhos de Ferro Europeus*, o que mais valoriza ainda a exposição.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Brasil e a Universidade de Coimbra

No admirável discurso que o sr. Presidente da República Brasileira proferiu em Coimbra, no banquete com que foi celebrada, em 24 de Abril, a imposição das insígnias de doutor «honoris causa» pela Faculdade de Direito ao eminente homem de Estado, há uma passagem que vamos arquivar nesta página:

«A formação nacional e a obra de independência do meu país, afirmou o Dr. João Café Filho, estão impregnadas de influência coimbrã. Antes de batalhar pela emancipação política do Brasil, José Bonifácio lutava pela liberdade de Portugal, enfrentando os exércitos invasores de Napoleão, como oficial do batalhão académico aqui organizado. Foi um episódio que serviu para assinalar definitivamente a unidade de interesses e sentimentos dos dois povos. Depois de estudar em Coimbra e desempenhar várias funções a convite do Governo Lusitano, José Bonifácio de Andrada e Silva regia aqui a sua cadeira de professor, quando os ímpetus do seu ardente civismo o incitaram a formar com um grupo de alunos e outros mestres um corpo de tropa, em defesa e honra da soberania portuguesa. Começando no posto de major, acabou como tenente-coronel, em posição de comando.

«Coube assim a um brasileiro dos mais eminentes, com risco da própria vida, em hora difícil para Portugal, dar um exemplo de dedicação e bravura, incorporando-se nos núcleos de resistência improvisados pelo próprio povo, diante das forças invasoras, e tornando-se um paladino dos destinos desta terra como nação livre. Antes de empunhar o bastão de patriarca da independência brasileira, José Bonifácio deu uma demonstração indiscutível do seu amor a Portugal. Teve o seu baptismo de glória como patriota português, antes de conquistar a sua entrada na História como patriota brasileiro.

O sr. Dr. Café Filho, que foi recebido em Portugal apoteoticamente, declarou, dias depois, no Porto: «Oxalá que os homens que me substituírem no Governo tenham a mesma compreensão da amizade luso-brasileira e do alto significado que ela traduz».

Einstein, sábio e artista

O eminente português Alfredo Bensaúde, fundador e primeiro director do Instituto Superior Técnico, não era apenas um homem de ciência, era também uma grande sensibilidade de artista. Educado na Alemanha, trouxe de lá a paixão pela música. Era um violinista admirável. Nas suas horas vagas, destinadas ao repouso, dedicava-se a reparar violinos. O ilustre compositor Luís de Freitas Branco foi um dos seus discípulos. Pois bem. O sábio Einstein, falecido há duas semanas, conhecido em todo o mundo pela sua teoria da relatividade, concebida aos 16 anos, tinha também a paixão da música. «Prémio Nobel da Física», que lhe foi atribuído, em 1921, pela Academia Sueca das Ciências, Einstein era um virtuose do violino.

Se a ciência nem sempre está ao serviço do bem da Humanidade, a arte, pelo contrário, é uma expressão de beleza, e, como tal, a sua mensagem é de afecto e de solidariedade humana.

Os nossos artistas



Retrato do poeta Eduíno de Jesus

Óleo do pintor Pinho Dinis

Salão da Primavera

O último «Salão da Primavera» da Sociedade Nacional de Belas Artes foi, talvez, o melhor da longa série, não só pela qualidade mas também pela quantidade. Ao lado dos mestres impuseram-se os novos. Não nos é fácil, na meia dúzia de linhas deste cantinho, fazer um resumo dessa magnífica exposição. Limitamo-nos por isso a registar a presença, entre tantos outros, de Eduardo Malta e de João Reis, de Falcão Trígoso, de Domingos Rebelo e de Machado da Luz, de Augusto Bértolo e de Silva Lino, de Eduardo da Rosa Mendes, de Alda Machado Santos e Fernando Santos, de Maria Eduarda Lapa e de Severo Portela Júnior.

Na escultura vimos obras de interesse, como o retrato de Palha Blanco - o Rei dos Lavradores, por Delfim Maya.

Agora que passou, a 28 Abril, o centenário do nascimento de José Malhoa, mestre de portuguesismo, podemos asseverar, com alegria e orgulho, que a pintura nacional está cada vez mais impregnada de amor à terra.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Dois cientistas alemães foram contratados pelo governo mexicano para estudar as causas do afundamento da cidade do México, que está baixando 90 centímetros por ano. A população terá que ser evacuada por volta do ano 1990.

(De *El Cronista*—Tegucigalpa)

Nas proximidades de Milão cinco assaltantes mascarados assaltaram um caminhão coberto com um encerado. Quando o carro parou saíram de baixo do encerado 20 soldados, que prenderam os assaltantes.

(De *Union Liberal*—Guatemala)

Nos Estados Unidos uma associação feminina insiste junto do Congresso pela aprovação de uma lei que dê à esposa o direito de escolher a secretária do marido...

(De *El Diario Ilustrado*—Buenos Ayres)

Um médico sueco, o dr. Holmgren vem pacientemente medindo gente desde 1910. Já mediu cerca de 70.000 pessoas e chegou à conclusão de que os homens de hoje são 6 centímetros mais altos do que os de há 40 anos.

(De *La Revue Française*—Toulouse)

Realizou-se em Capri um Congresso de Celibatários onde se discutiram problemas relativos à vida dos solteiros e a proporcionar possíveis casamentos entre si.

(De *Diário das Honduras*)

Segundo cálculos do professor Benerji, a Índia sofrerá 25 grandes tremores de terra nos próximos duzentos anos. Os abalos terão a potência explosiva de um milhão de bombas atômicas.

(De *La Revue Transjurane*—Suíça)

Jonh Waver, de Knoxville, pediu o divórcio fundamentado em injúrias graves de sua mulher. Casado há 35 anos, sua esposa, sendo compositora, criara uma canção que intitulou «Quase Quarenta Anos de Inferno» e não era mais do que o relato da sua vida conjugal.

(Do *Nice-Matin*—Nice)

Um gatuno roubava os escritórios de uma companhia de seguros em Omaha, quando foi interrompido pela polícia. Conseguiu alcançar a rua, que atravessou rapidamente, mandou parar o primeiro automóvel que passava e meteu-se nele dando uma direcção. Não reparou que estava sentado entre dois policiais que o prenderam imediatamente.

(De *Imagem*—Barcelona)

Construiu-se nos E. Unidos uma prensa da altura de um edifício de 14 andares destinado a modelar peças de aviões. Pode desenvolver a pressão de 70.000 toneladas, força que corresponde à energia necessária para levantar um cruzador pesado...

(De *Demokratation Zeitung*—Viena)

Em Pirapora, Minas Gerais, Jovino Rodrigues realizou no rio São Francisco uma pesca maravilhosa: ao abrir um peixe por ele apanhado encontrou no estômago do animal um diamante pesando 80 gramas, o qual foi imediatamente vendido por uma verdadeira fortuna.

(Do diário *Union*—San Diego)

Um indivíduo de Flint (Michigan) foi preso sob a acusação de fazer cheques falsos. Alegou em defesa que, estando a fazer estudos sobre a mentalidade dos criminosos, desejava saber experimentalmente quais os sentimentos e pensamentos dum esroque no exercício das suas funções.

(De *El Callao*—Lima)

Cientistas da marinha dos E. Unidos descobriram uma pequena planta que poderá fornecer o oxigénio e alimento necessário para as tripulações de submarinos e foguetões inter-planetários. Esta planta chama-se «Clorella». É uma alga com uma única célula, fácil de cultivar.

(Do magazine *Patoruzu*—Buenos Ayres)

Depois de longas experiências, dois cientistas ingleses chegaram à conclusão que uma dose diária de penicilina misturada no leite torna os gatos mais corpulentos e o seu pelo mais brilhante...

(Da *Revue Bleu et Blanc*—Paris)

A população mestiça da União Sul-Africana está aumentando rapidamente. O índice de nascimentos entre os mestiços é quase o dobro do que se regista na população branca, numa proporção de 30 por mil contra 28 entre os asiáticos e 17 entre os brancos.

(De *Tribuna Israelita*—Guadalajara)

Próximo de Medina, (Arábia Saudina) foi descoberta uma nova espécie de flor, cujo aroma provoca ataques de riso...

(Da revista *Jours de France*—Paris)

Quando em Sidney foi preso um indivíduo por ter furtado um copo de um restaurante, encontrou sobre a mesa do juiz um outro copo igual, que o magistrado, por distração, trouxera para o tribunal, após o almoço...

(Do *Diário de Barcelona*)

William O'Connor e Jonh Tewin, de Detroit, discutem há doze anos os direitos à árvore que cresceu exactamente na linha divisória das suas propriedades. O processo já atinge 11.200 folhas e as custas sobem a mais de 10.000 dólares...

(De *El Carabobeño*—Valencia) (Venezuela)

Miss Burton, empregada numa firma de Londres é a estenógrafa mais rápida do mundo, pois consegue escrever nada menos do que 280 palavras num minuto. Em dactilografia, em igual período de tempo, 124 palavras.

(De *Il Mercurio Peruano*—Lima)

O GRUPO BRITÂNICO...



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

GRUPO BRITÂNICO

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

Representantes:

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

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

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^a, LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

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

Associada da

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

Miscelânea Ferroviária

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

O jornal londrino *The Daily Telegraph* informa que o serviço nos vagões-restaurantes dos comboios da República Popular Alemã, na Alemanha Oriental, é o mais simples, mais prático e mais rápido de todo o mundo, porque:

1.º — Não há ementas e o criado limita-se a explicar que isso não é preciso, visto que a escolha dos pratos se limita a uma única qualidade de salsichas.

2.º — Não são necessários copos porque... os passageiros bebem pelas garrafas.

3.º — Dispensam-se os açucareiros no serviço de café. Quando alguém pede açúcar, o criado tira da algibeira um saco de papel e deita dele uma pequena porção de açúcar nas chávenas.

4.º — Há uma única colher e chá, que o criado emprega de chávena para chávena, para mexer o café, operação a que ele próprio procede para evitar o risco de *sabotage*.

5.º — Os lugares sentados nos vagões restaurantes são vendidos nas bilheteiras das estações como lugares de 1.ª classe. Os passageiros comensais ficam de pé.

E *The Daily Telegraph* conclui:

Esta informação é extraída de uma carta que um passageiro «ingrato» escreveu a um jornal da Alemanha Oriental, queixando-se do serviço nos vagões-restaurantes da zona soviética alemã.

* * *

Na Itália, um boi deixou a pastagem para ir mar- rar num comboio que passava a 100 quilómetros à hora. Acabou por ser comido em bifes pelo pessoal da Companhia.

* * *

A estação de Bishopsgate em Londres, chegaram há pouco tempo dois vagões transportando cinco camelos vindos de Praga, via Harwich, com o valor de 1000 libras cada um.

Os animais acharam os vagões tão confortáveis que só depois de muitos esforços, grande perda de tempo e muita paciência o pessoal da estação e os tratadores do Jardim Zoológico de Londres conseguiram fazê-los abandonar o seu hotel ambulante.

Faziam parte de uma troca de animais efectuada entre alguns jardins zoológicos da Europa Oriental

e o de Londres, o que prova que para o mundo zoológico não existe a cortina de ferro.

* * *

Um investigador de fenómenos da psicologia das multidões deu-se ao trabalho, nas estações de caminhos de ferro, de estudar quem são os passageiros que mais tempo fazem demorar as bichas para a compra de bilhetes e chegou às seguintes conclusões:

Em todas as estações com muito movimento deveria haver sempre duas bilheteiras: uma destinada à venda de bilhetes para os passageiros de sexo masculino e outra para os de sexo feminino. Isto porque está provado que as senhoras pedem sempre primeiro o bilhete e só depois é que procuram demoradamente o dinheiro nas suas malas e sacos de mão. As bichas femininas são pois evidentemente muito mais demoradas do que as ocupadas apenas por homens.

Houve, porém, uma mulher que logo advertiu que as bichas onde se perde mais tempo não são aquelas onde estão mais mulheres do que homens, mas sim aquelas onde predominam os passageiros com bilhetes pagos pelo Estado, porque para esses o empregado vendedor do bilhete tem primeiro que preencher uma infinidade de impressos, deixando à espera os demais passageiros da bicha, que, com grande arrelia, vêm irremediavelmente aproximar-se a hora da partida do comboio.

O psicólogo investigador verificou também:

A pergunta que mais frequentemente é feita nas bilheteiras das estações, é formulada nos seguintes termos:

— A que horas é o primeiro comboio para ... «tal localidade»?

Dada a informação pelo empregado, o passageiro pergunta sempre:

— E não há outro antes desse? (!!!...)

Ou ainda:

— Mas então há quanto tempo partiu o último comboio?

O maior fenómeno psicológico analisado pelo investigador entre passageiros de caminho de ferro, ocorreu há meses na Estação Central de uma capital, que todos os leitores conhecem, onde, certa manhã, uma senhora nova, depois de pacientemente esperar

a sua vez na bicha, ao chegar à bilheteira entregou um envelope sem endereço à empregada e, com um sorriso cativante, pediu-lhe com a maior ansiedade:

— Pode fazer-me o grande favor de entregar esta carta a um homem de meia altura e um pouco gago que há-de vir hoje aqui comprar um bilhete???

* * *

O número de pessoas que fogem da Hungria Comunista para a Alemanha Ocidental tem última-mente atingido tão elevado número, que os empregados dos caminhos de ferro alemães na zona ocupada pelas tropas aliadas receberam instruções para cobrar um bilhete de terceira classe, sempre que os fugitivos são descobertos ocultos junto aos rodados dos vágões de mercadorias procedentes da zona soviética.

* * *

Oitenta passageiros com bilhete que, num entroncamento japonês, haviam perdido a ligação com um comboio que devia transportá-los a Tóquio, saltaram para a linha por onde ia passar um expresso para aquele destino, forçando-o assim a parar e a rece-

bê-los, permitindo-lhes desse modo que chegassem à capital a horas de começar as suas ocupações.

* * *

A *Canadian Pacific Railway*, que explora toda rede ferroviária do Canadá, encontrou uma maneira *religiosa* de dispôr das sinetas com que eram equipadas todas as suas locomotivas a vapor, que progressivamente vão cedendo o seu lugar às locomotivas de tracção eléctrica ou diesel-eléctrica.

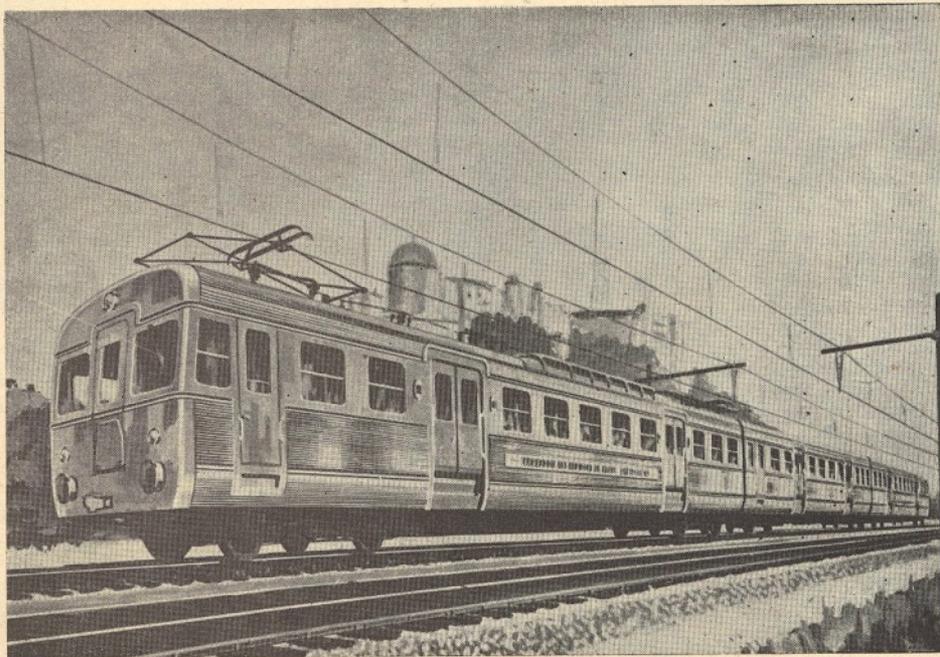
Quase todas as sinetas têm sido adquiridas, até nas mais remotas localidades do Canadá, para serem usadas nas torres das igrejas chamando os seus fiéis aos ofícios divinos.

* * *

Algumas das principais estações do metropolitano de Paris estão sendo diariamente perfumadas com perfumes à escolha dos passageiros.

E os encarregados da limpeza, que antigamente era simplesmente «perfumada» com criolina, perguntam agora aos passageiros:

— V. Ex.^{as} que preferem? Água de Colónia ou Essência de Rosas?!



Este é o tipo composição eléctrica que a partir de 28 de Outubro de 1955, veremos circular na linha de Sintra.

Romagem de Antigos Combatentes à Flandres e Inglaterra

em Maio de 1955

Conforme já foi comunicado em circular anterior, a romagem partirá no dia 11 de Maio próximo, no «Sud-Express» que sai de Lisboa (St.^o Apolónia) às 12,58 h., presidida pelo General Ferreira Martins, e seguindo o itinerário já indicado.

Programa em Lille-Lacouture — Maio 15: Part. de Lille às 8 h. para Lacouture, em autocarros. Cerimónias em La Couture, junto ao Monumento, às 9 h. Em seguida, visita aos cemitérios de Lacouture Richebourg-l'Avoué (português). Às 13 h. almoço em Estaires. Às 15 h. part. para o cemitério de Fromelles, romagem à campa de M. Jean Descamps. 16,30 h., Inauguração do «Square de Portugal» em Lille. 17,45 h., Homenagem aos A. C. Mortos de Lille, no seu monumento. 18,30 h. — Recepção do Vice-Cônsul de Portugal, M. Paul Crépy, no seu domicílio em Haubourdin. Regresso ao hotel.

Programa em Inglaterra — Maio 17: Part. de Londres em autocarros às 11 h. Cheg. a Preston Hall e almoço às 13 h. Em seguida, visita ao Hospital e Centro de Reabilitação da British Legion.

Maio 18: De manhã (hora a fixar), homenagem ao S. D. Britânico na Abadia de Westminster, seguida de partida para Richmond em autocarros. Almoço em Richmond, seguido da visita à British Legion Poppy Factory e Centro de Reeducação. Regresso a Londres e visita à Embaixada de Portugal.

Instalação em Paris — Prevista no Hotel Terminus Nord, junto à estação de partida para Lille.

Instalação em Lille — A indicar oportunamente pela Comissão organizadora das cerimónias de Lacouture.

Instalação em Londres — Garantida no Grosvenor Hotel, junto à Victoria Station, estação de chegada e de partida. O preço do alojamento neste hotel não inclui o pequeno almoço, que pode ser tomado no restaurante da estação. As restantes refeições em Londres prevê-se que sejam servidas no restaurante português «Estoril», perto do Piccadilly, para quem quiser utilizá-lo. Perto do hotel há estabelecimentos «Lyons», de alimentação económica (servido à americana).

Passaportes — Não necessitam «visto» da Inglaterra. A revisão em Inglaterra é feita no barco de transporte no Canal da Mancha.

Para o «visto» da Espanha é exigida pelo Consulado uma fotografia e 2\$50 para um impresso a preencher pelo próprio, cuja presença é indispensável.

Imprensa

«O Debate»

Entrou no 5.^o ano de publicação o semanário «O Debate», dirigido pelo sr. Prof. Dr. Jacinto Ferreira.

Em comemoração deste aniversário vai realizar-se, em Castelo Branco, um jantar de confraternização, no qual será prestada justa homenagem ao sr. Dr. Jacinto Ferreira.

Ao ilustre director de «O Debate» e seus colaboradores, apresentamos as nossas sinceras felicitações.

PRIMAVERA NO ALGARVE

É também na quadra primaveril que o Algarve expõe o variado colorido da sua vegetação.

A C. P. tem á venda bilhetes especiais, de ida e volta, a preços reduzidos.

Est s bilhetes vendem-se nas estações de

Barreiro, Beja, Coimbra, Évora, Figueira da Foz, Leiria, Lisboa, Portalegre, Porto (São Bento)

para qualquer das estações de:

Faro, Lagos, Loulé, Olhão, Fortimão, Silves, Tavira e Vila Real de Santo António.

Os bilhetes são válidos até ao sétimo dia seguinte ao da sua aquisição.

Para o «visto» de França — cuja gratuidade, para os romeiros, foi gentilmente concedida pelo sr. Cônsul — são precisas também 2 fotografias e preencher dois impressos fornecidos pela secretaria da comissão.

Restrições Monetárias — Lembra-se que em Inglaterra não é permitida a entrada de mais de £10 moeda inglesa. É livre a entrada de cartas de câmbio e de «Travellers cheques», umas e outras a descontar somente em casas bancárias ou agências de viagem. Não há limite para a importação de moedas estrangeiras, cuja importância deve ser declarada á entrada.

Indumentária — Em Inglaterra só é permitido o uso de uniforme militar aos Adidos militares e navais, e a oficiais em missão oficial.

Nestas circunstâncias, os romeiros só ali farão uso do traje civil, mas poderão usar nele as suas condecorações, como é habitual tratando-se de Antigos combatentes. É desnecessário qualquer traje de cerimónia (casaca, smoking ou fraque).

Linhas Estrangeiras

De 1937 a 1953 duplicou nos caminhos de ferro o número de passageiros

O movimento de passageiros, na maior parte das redes ferroviárias da Europa, duplicou, em 1953, em relação ao ano de 1937.

Das estatísticas conhecidas resulta que o número dos viajantes transportados em 1953 passou a ser, desde 1937, o seguinte:

De 59 a 135 milhões, na Áustria; de 50 a 107 milhões, na Dinamarca; de 66 a 115 milhões, na Espanha; de 149 a 390 milhões, na Itália; de 4 a 11 milhões, no Luxemburgo; de 20 a 39 milhões, na Noruega; de 79 a 156 milhões, nos Países Baixos; de 24 a 49 milhões, em Portugal; de 44 a 113 milhões, na Suécia; de 118 a 215 milhões, na Suíça e de 14 a 62 milhões, na Turquia.

ESTADOS UNIDOS

Durante o ano de 1955, visitarão os Estados Unidos cerca de 100 funcionários de Caminhos de Ferro, provenientes de oito países, de acordo com um programa estabelecido pelo governo americano destinado a fornecer aos empregados daqueles serviços de transportes a oportunidade de estudar as instalações e métodos do funcionamento das grandes vias de comunicação norte-americanas.

Numa recente declaração, Harold E. Stassen, director da Administração das Operações no Estrangeiro, (F.O.A.) e William T. Farley, presidente da Associação Americana de Caminhos de Ferro, revelaram que o grupo, que chegará dentro em breve aos Estados Unidos elevará a 250 o total de funcionários, distribuídos pelos 17 países que participaram neste programa de assistência técnica da F.O.A.

Em princípio, está marcada para os primeiros meses do ano corrente a chegada de um grupo de seis funcionários dos Caminhos de Ferro Nacionais de Espanha. Mais tarde seguir-se-ão outros 13 técnicos espanhóis. Entre outros países que enviarão representantes seus, contam-se o Brasil, a Colónia, o México, Israel, o Sião e a Indonésia.

A propósito, recordamos que a primeira missão que foi aos Estados Unidos ao abrigo do programa de assistência técnica ferroviária, originalmente iniciada pela Administração de Cooperação Económica (E.C.A.), predecessora da F.O.A., incluía 71 representantes ferroviários provenientes da Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Grécia, Itália, Ho-

Recorde de velocidades

300 KMS

PARIS, 25 de Março — A mais poderosa locomotiva construída em França efectuou experiências na linha Bordeus-Dex e conseguiu bater o recorde do Mundo em velocidade, atingindo perto de 300 quilómetros por hora. — L.

320 KMS

BORDEUS, 28 de Março — A locomotiva eléctrica C-7107 registou novo máximo mundial de velocidade ferroviária com 320 kms/hora, rebocando três vagões com o peso de 54,5 toneladas cada um.

A experiência fez-se no troço da linha Bordeus-Hendaia, nas Landes. Sete engenheiros e técnicos iam a bordo da locomotiva, e seis outros especialistas da S. N. C. F. seguiam nos vagões. Dois engenheiros estavam encarregados de medir certas acelerações. Três técnicos deviam abrir as janelas a seguir à contagem da velocidade para aumentar a resistência do ar ao andamento do comboio e contribuir desta maneira para o seu afrouxamento. A mais de 200 kms é impossível travar sobre as rodas sem perigo de acidentes graves.

O recorde mundial em via férrea era de 245 kms hora, e fora estabelecido, em Fevereiro, pela C-7121, locomotiva gêmea da C-7107. (F.P.-R.)

landa, Noruega, Portugal, Suécia, Turquia e Grã-Bretanha.

FRANÇA

Em 1954, a Société Nationale des Chemins de Fer transportou 168 milhões de toneladas de mercadorias e 500 milhões de passageiros, números que representam um progresso apreciável em relação a 1953.

Em 1955 será acelerada a electrificação das linhas Macon-Ambérieu, Guloz-Genebra, La Roche-sur-Furfan, Saint Gervais e Valenciennes-Thionville, e começará a electrificação das linhas de Paris em direcção ao Norte, a fim de garantir a ligação entre as hulheiras e a região parisiense.

Os trabalhos de electrificação das grandes linhas da rede ferroviária assinalaram concretas realizações no ano passado, com a conclusão dos trabalhos das vias Ferrara-Veneza e Palermo-Messina. Será assim possível às carruagens internacionais de Ventimiglia, Modane, Domodossola, Chiasso e Brennero a travessia completa da península e a viagem através da costa setentrional da Sicília até Palermo sempre a tração eléctrica.

Terminará finalmente aquele isolamento ferroviário de que os sicilianos justamente se lamentavam.

Para a aceleração das velocidades médias no sul, contribuirão também sensivelmente os trabalhos de criação de vias separadas ascendentes e descendentes entre Battipaglia e Reggio Calabria. Estes trabalhos começaram há três anos.

Recortes sem Comentários

A actriz Miroslava Stern e o toureiro Luis Dominguin

MÉXICO, 11. — Foi o desgosto que lhe causou o recente matrimónio do toureiro espanhol Luis Miguel Dominguin com a actriz italiana Lucia Bose, que levou ao suicídio a bela actriz Miroslava Stern, cujo corpo foi encontrado, ontem, num quarto da luxuosa casa onde vivia no México.

A actriz premeditou o gesto tresloucado pois, na véspera, queixara-se de fadiga e pedira à sua secretária e aos criados que a não incomodassem porque precisava de descansar. Uma vez deitada, tomou uma forte quantidade de sonífero.

Ontem, ao começo da tarde, um médico amigo, que foi visitá-la, descobriu o corpo da desesperada. Tinha nas mãos uma fotografia de Luis Miguel e deixára duas cartas: uma, dirigida a seus pais, a outra endereçada ao juiz de instrução, explicando-lhe os motivos do seu gesto. Miroslava Stern confessava, sem rodeios, que estava apaixonada pelo célebre toureiro espanhol, com o qual tinha tido, há meses, um idílio, em Espanha, quando ali se encontrava a fazer um filme. (F. P.)

Dois amigos do futebol

Alguns adeptos e simpatizantes do Benfica manifestaram, no domingo, o seu regozijo pela vitória deste clube em Braga chegando alguns a munir-se de bandeiras com a respectiva cor, que empunhavam alegremente, ao mesmo tempo que davam entusiásticos «vivas». Um indivíduo de apelido Gomes, benfiquista da gema, de aspecto bastante humilde, teve tal contentamento, ao conhecer a vitória do seu clube, que comprou logo uma bandeira por 50\$00 e gastou o que sobrou da importância que tinha em alguns copinhos que bebeu com amigos. Depois veio para a rua manifestar a sua alegria com muito calor.

A certa altura encontrou três amigos, que pertenciam a outro clube, e, agitando a bandeira que empunhava, começou por dar um encontrão e um soco ao seu amigo Santos. Após uma rápida troca de palavras, começou a contenda. Freitas e Bernardino, que também não eram do Benfica, procuraram conciliar os contendores, dizendo-lhes:

— Vá, sejam amigos! Dêem um abraço um ao outro.

O benfiquista, de bandeira em punho, abriu os braços para receber o abraço do amigo e este correu para ele também de braços abertos para o envolver num amplexo fraternal. Mas, ao mesmo tempo que o fazia, dava-lhe uma dentada na face direita, que o deixou a sangrar. O Freitas e o Bernardino apartaram-nos, quando surgiu a Polícia, chamada por outras pessoas que presenciaram a contenda. Foram detidos todos os quatro. Sucede, porém, que o Freitas, que havia empregado esforços para evitar o conflito, agravou a sua situação, fugindo ao captor, sendo pouco depois preso numa taberna.

No dia seguinte, foram todos presentes no Tribunal de Polícia onde foram julgados pelo juiz sr. dr. Bettencourt da Cunha.

O agredido, a certa altura, exclamou:

— Somos todos amigos, sr. dr. juiz, embora eles sejam inimigos do Benfica e o agressor quisesse arrancar a bandeira, que me havia custado 50\$00. Só eu sei com que sacrifício a comprei!...

— Eu estou a ver a amizade que os liga uns aos outros com a dentada que tem af na cara! — observou o magistrado.

Depois de levar em conta várias atenuantes que militavam

a favor dos contendores, entre as quais o estado de embriaguez em que se encontravam e o bom comportamento anterior, o juiz condenou o Santos na pena de 20 dias de prisão correcional, remíveis a 20\$00, 5 dias de multa a 10\$00 diários, 350\$00 de indemnização ao ofendido, Gomes. Este em 12 dias de prisão remíveis a 20\$00, 5 dias de multa a 10\$00 e 250\$00 de indemnização ao Santos. O Freitas, por desobediência e fuga ao captor, em 8 dias de prisão remíveis a 20\$00 e 50\$00 de imposto. O Bernardino foi absolvido.

A paixão e o entusiasmo clubista levam por vezes a estes excessos os seus adeptos, mesmo que sejam, como no caso presente, bons amigos...

(Do Diário de Lisboa)

Pequenos delitos

No Tribunal de Polícia, foi julgado o vendedor de jornais Henrique Soares, acusado de ter agredido à bofetada e a pontapé Augusto de Sousa Pinto.

Pelo discutido em audiência, a agressão foi motivada pelo facto do Augusto Pinto ter verberado o réu por este andar a mendigar restos do rancho, junto do edifício do Quartel General.

O Henrique Soares, instado pelo juiz sr. dr. António Quintela relatou a triste odisseia da sua vida tão curta ainda, mas que, para ele, é já um grande calvário.

E, em síntese, o pobre vendedor de jornais vai esclarecendo:

A mãe casara pela segunda vez e do novo enlace nasceram três filhos. O padrasto ganha 20 escudos que... devem chegar para o sustento de todos.

E mais adiante, num desabafo:

— Em face da extrema pobreza em que se vivia resolvi não agravar mais tão precária situação. Pensei que já tinha idade para trabalhar e uma boca a menos sempre favorecia a dos restantes. Emancipei-me por mim próprio e, bem cedo ainda, comecei a conhecer as agruras da vida...

O sr. dr. António Quintela proferiu esta sentença:

— «O arguido é um pobre vendedor de jornais, filho de pai incógnito. Sua mãe casou, e teve do novo casamento três filhos. O marido ganha 25 escudos que, com os descontos, ficam apenas em 20. É com este dinheiro que tem de sustentar seis pessoas: ele, ela, seus três filhos e o réu. Este, vendo a miséria que havia na sua casa, resolveu sair dela e governar a vida sozinho, o que tem feito, vendendo jornais, com o que ganha cerca de 15\$00 diários. Dorme num pequeno quarto na Rua da Bainharia e vai comer a esta ou àquela taberna. É este o herói que está em cena. Emancipou-se sem o auxílio de advogado nem o conhecimento das leis. Foi a miséria da sua casa e a necessidade de a reduzir que o levaram a abandonar o lar. Está lançado na vida, mas num meio perigoso, já pelas condições desse meio, já pela idade. Este «homenzinho pequeno» teve uma discussão com o ofendido, cujos termos precisos não foi possível esclarecer, por falta de elementos de prova. Ficou com a gabardine rasgada e o ofendido, que é um rapaz como ele, ficou com duas bofetadas na cara. O queixoso deve andar também na mesma vida que o réu. Provou-se, porém, que o arguido o agrediu e, embora sem ferimentos ficou incurso no artigo 360.º do Código Penal. É triste ter de aplicar ao réu a lei nas circunstâncias que acabam de ser expostas. É a primeira vez que responde e não é seguramente a cadeia o tratamento indicado para um réu desta idade pelo

crime que cometeu. Talvez saísse de lá pior do que entrou. O que o réu necessita é uma casa particular, onde recebesse bons exemplos e conselhos que suprissem a falta do pai, que nunca conheceu. Não o pode fazer o juiz deste Tribunal, mas dentro da elasticidade que a lei lhe permite e, tomando em atenção as circunstâncias apontadas, condeno-o em 8 dias de prisão correcional, substituídos por multa à razão de 20\$00; 200\$00 de imposto de Justiça, não convertidos em cadeia por o réu ser extremamente pobre e 50\$00 de indemnização ao ofendido, pena que suspendo por espaço de 2 anos».

Terminada a leitura da sentença, o sr. dr. António Quintela, sem poder esconder a sua emoção, observou ao pobre vendedor de jornais:

— Estás em circunstâncias especiais. Provou-se que agrediste e eu, magistrado, tive de cumprir a lei. Aconselho-te, no entanto, que procures arranjar melhor situação.

E, mais adiante, após uma série de conselhos e de judiciosas considerações:

— Se te viesse para a cadeia saías de lá revoltado. . . Depois, numa atitude cheia de humanidade, o ilustre magistrado, ao mesmo tempo que fitava a bancada, disse-lhe:

— Pode ser que alguém tome conta de ti... Felizmente, há ainda corações bem formados. Seria um acto de solidariedade humana...

(De O Primeiro de Janeiro)

Um leiteiro que envenenava a população

CASCAIS, 22 Março O comandante e as praças do posto da G. N. R. de Cascais prestaram novo e importante serviço à população do concelho, libertando-a da actividade criminosa e repugnante de um mixordeiro — o leiteiro Rodrigo Gonçalves de Carvalho. Àquele posto chegara a denúncia de que o referido indivíduo, residente na Malveira da Serra, conspurcava o leite que vendia ao domicílio. A tal ponto a mixórdia era abominável, que aos próprios colegas repugnava.

Depois de adoptar o plano de acção mais conveniente para deitar a mão ao mixordeiro, o comandante do posto, sr. António Alves, lançou-se no encalço do criminoso, com algumas praças. Sem que o perseguido se apercebesse, os agentes da autoridade viram o Gonçalves Carvalho abeirar-se de uma poça imunda, retirar água — se assim se podia considerar aquele líquido fétido — e misturá-la no leite. Depois, foi à venda, distribuindo a mistura por dezasseis fregueses. À distância, entretanto as praças da G. N. R. iam apreendendo a mistela, enquanto o comandante, por seu turno, prendia o mixordeiro.

Interrogado, no posto, o Gonçalves Carvalho confessou o crime, que já vinha a praticar há muito tempo. O leite, examinado mesmo à vista desarmada, apresentava quantidade incalculável de larvas. Acompanhado do respectivo auto, o criminoso foi entregue à Intendência Geral dos Abastecimentos.

(Do «Diário de Lisboa»)

Lisboa desportiva

GINÁSIO CLUBE PORTUGUÊS

3

PRETENDER definir a acção exercida no desporto nacional pelo Ginásio Clube Português, em oitenta anos de actividade ginasista, é tarefa de assustar o mais experimentado nestes assuntos.

É lugar comum afirmar-se, ante qualquer evento, ter sido preenchida uma lacuna. O mesmo poderemos escrever do G. C. P., cuja fundação obedeceu, simplesmente, ao desejo de uma juventude irreverente, ansiosa de imitar as proezas dos artistas de circo, no momento os heróis da sua imaginação. Deste intento primário, que parecia condenado pela época — estávamos em 18 de Janeiro de 1875 — nasceu uma das mais belas afirmações de clubismo nacional. Com efeito, desde a Caldeirinha do Socorro, até às actuais instalações da rua Serpa Pinto — e isto para não falar na futura e magnificente sede ginasista — o G. C. P. marcou como pioneiro da Causa Desportiva.

A ele se deve a introdução de quase todas as modalidades desportivas praticadas em Portugal, nunca descurando, porém, a sua função primordial de defensor acérrimo da prática da educação física da nossa mocidade, como veículo ideal da melhoria das condições de eugenia da raça portuguesa.

Desta acção profícua muito haveria a dizer, mas podemos consubstanciar a valia do seu trabalho nas numerosas condecorações que o seu estandarte orgulhosamente ostenta. E como demonstração da maneira como a sua função de precursor é mundialmente apreciada, bastará citar que o Comité Olímpico Internacional o galardoou, em 1950, com o Troféu Fearnley, o «prémio Nobel» do Desporto, até hoje atribuído em todo o mundo somente a duas colectividades, uma das quais — para honra de todos nós — é o prestigioso «Real» Ginásio Clube Português.



Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Maio de 1905)

Os nossos hotéis

Em outubro do anno passado, realizou-se em França, na cidade de Toulouse, um congresso de donos de hotéis, com o fim de estudar quaes os aperfeiçoamentos possíveis de introduzir na sua industria.

Isto passou-se em França ha seis mezes, num paiz que na Europa, é por excellencia o paiz da civilização, onde se encontra tudo quanto a vida moderna com as suas exigencias sempre crescentes, e dia a dia mais requintadas, faz desejar. Ora quando em França se tornou necessario produzir tal movimento, facil será de imaginar a necessidade que ha em Portugal de cuidar a sério de assunto tão importante para os interesses e bom nome do paiz.

Só quem não tenha viajado pelo nosso Portugal, pôde illudir-se ácerca da commodidade e das condições hygienicas dos hotéis portuguezes.

Na capital, mesmo, os hotéis deixam bastante a desejar, excepção feita de tres ou quatro que se fazem pagar por preços só ao alcance dos viajantes abastados.

Não basta facilitar e baratear as viagens; é preciso que no termo d'ella o viajante encontre um hotel confortavel onde possa descansar.

Os meios de transporte teem sido aperfeiçoados; a réde dos nossos caminhos de ferro tem-se alargado; as velocidades teem augmentado de modo a tornar as viagens mais curtas e por isso mais tentadoras; mas os hotéis teem continuado a ser as antigas estalagens e hospedarias do seculo XVIII, sem conforto, sem commodidades, e até sem hygiene, mesmo a mais elemental.

Sem recio de desmentido podemos affirmar ser esta uma das causas que mais afugenta os viajantes estrangeiros.

As camas fazem lembrar pela dureza os catres penitenciarios. Pouco ar, menos luz e falta de agua são a caracteristica dos nossos hotéis.

Nos quartos, em geral acanhadissimos, se ha reposteiros, sofás, tapetes, cs microbios alojam-se nelles socegradamente constituindo colonias florescentes, nunca perturbados na sua beatitude desde a primitiva installação.

Repetimos, ha em Portugal alguns bons hotéis; mas é da generalidade que fallamos e particularmente dos hotéis de preços á altura da bolsa de quem não seja diplomata, banqueiro ou grande capitalista.

Se compararmos os hotéis d'esta ordem com os seus congeneres na Alemanha e na Suissa, a impressão que nos fica é deploravel.

Na Suissa, que, pôde dizer-se, vive dos estrangeiros, que a percorrer aos milhares em todas as epochas do anno, todos os quartos dos hotéis são providos, pelo menos, de uma larga janella por onde entra o ar e a luz.

Tem por mobilia um hygienico leito de metal, um lavatorio com grande bacia, fazendo morrer de vergonha as microscopicas bacias que se encontram nos nossos hotéis e mais parecem banheiras para canarios do que bacias para gente se lavar, causando por isso extranheza aos estrangeiros que nos visitam. Em nenhum d'elles falta o *tub*, tão necessario sempre quando se chega de viagem.

A restante mobilia é toda de facil limpeza e desinfecção. As paredes são pintadas a oleo.

Por toda a parte o aceio, a agua, o ar, a hygiene mais rigorosa. Entre nós vê-se exactamente o contrario.

Ha pois muito que fazer a respeito dos nossos hotéis,



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinetes dos Ministros

Decreto-Lei n.º 40112

O «Diário do Governo» n.º 71, I série, de 31 de Março de 1955, publica o seguinte:

A fase atingida pelos trabalhos a cargo da comissão nomeada por portaria dos Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações, para o estudo das ligações rodoviária e ferroviária entre Lisboa e a margem Sul do Tejo torna necessario ampliar o dominio abrangido pelas disposições do Decreto-Lei n.º 39 665, de forma a facultar à referida comissão meios de estudo que se verifica serem indispensáveis.

Nestes termos:

Usando da facultade conferida pela 1.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 único. No prosseguimento dos trabalhos a que se refere o Decreto-Lei n.º 39 665, de 20 de Maio de 1954, poderá o Ministro das Obras Públicas autorizar a deslocação de técnicos ao estrangeiro e bem assim a vinda ao País de especialistas estrangeiros, com dispensa de concurso e contrato escrito e outras formalidades legais.

§ único. Os encargos resultantes da applicação do disposto no corpo deste artigo serão suportados pela dotação do orçamento da despesa extraordinária do Ministério das Obras Públicas consignada a construção de estradas e Pontes, sem que, contudo, possa ser excedido, para o conjunto dos trabalhos, o limite fixado no artigo 2.º do referido Decreto-Lei n.º 39 665.

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

Paços do Governo da República, 31 de Março de 1955.
FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Joac de Matos Autunes Varela — Artur Aguedo de Oliveira — Américo Deus Rodrigues Tomaz — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortez — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Uma orientação sensata neste ramo de industria convidaria muitos estrangeiros que fogem aos incommodos resultantes de uma viagem em Portugal, a virem a este canto privilegiado da Europa passar a estação de inverno ou a epoca balnear.

As belezas naturaes em que o nosso paiz abunda e começam agora a ser conhecidas no estrangeiro, os monumentos, as antiguidades, mil atractivos que o viajante aqui pôde encontrar, restam-nos absolutamente improductivos devido á falta de commodidades que satisficam os forasteiros.

Nas mãos dos donos dos hotéis está vermos Portugal annualmente frequentado por cincoenta ou sessenta mil estrangeiros que dariam por bem empregado o dinheiro que aqui viriam deixar só para gozar as caricias do nosso clima, o azul do nosso ceu, o dourado do nosso sol, se não fôra o terror que os nossos hotéis lhes causam, e na verdade com razão. Sigam o exemplo dos donos dos hotéis de França. Reunam-se; estudem quaes os melhoramentos a introduzir; e terão concorrido para o seu interesse e para o interesse geral do paiz.

Publicações recebidas

Dicionário de Música (Ilustrado) por Tomás Borba e Fernando Lopes Graça

Uma nova e importante obra de vulgarização Edições Cosmos acabam de lançar no mercado: *Dicionário de Música* (Ilustrado), por Tomás Borba e Fernando Lopes Graça. Fazia falta entre nós um dicionário ou vocabulário musical onde o estudioso pudesse encontrar o preciso para bem se orientar na solução dos pequenos problemas que a cada momento se lhe deparam e dificilmente se definem sem a recorrência a muitos livros da especialidade.

Por volta de 1945, alguns anos antes da sua morte, o distinto professor do Conservatório P.^o Tomás Borba, que deixou uma grande saudade em todos os seus alunos, confiara a um deles, o compositor e escritor Fernando Lopes Graça, o grosso volume dactilografado do seu último trabalho musicológico: o *Dicionário de Música*. F. Lopes Graça chamou para essa obra a atenção de Bento de Jesus Caraça, que então dirigia a «Biblioteca Cosmos» e se interessou pela sua publicação. Fernando Lopes Graça, com o consentimento do Padre Borba, ampliou o trabalho original, que era apenas de índole técnica e histórica, com matéria biográfica. Mas este belo trabalho de colaboração só agora aparece, após a morte do P.^o Borba e de Bento de Jesus Caraça. Edições Cosmos, publicando-o, presta homenagem aos dois ilustres extintos e presta um alto serviço à cultura.

O *Dicionário de Música*, profusamente ilustrado, será publicado em 20 fascículos mensais de 64 páginas, e, no final, será encadernado em 2 volumes.

Panorama da Geografia

Está publicado o fascículo 20 desta importante obra, dirigida pelo Dr. Vitorino Magalhães Godinho, com a valiosa colaboração dos Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão.

Esta obra, completa, constará de 30 fascículos de 80 páginas, que serão encadernados em 4 volumes. Com a sua publicação «Edições Cosmos», R. da Emenda, 111—2.^o, prestou um novo e alto serviço à cultura.

Relatório das Companhias Reunidas Gás e Electricidade (Exercício de 1954)

O Relatório das Companhias Reunidas Gás e Electricidade referente ao exercício de 1954, de que recebemos um exemplar, oferece leitura de interesse. Assim, durante o ano de 1954, as Companhias Reunidas continuaram a fornecer energia às duas subestações de Santo Amaro e Arco do Cego, da Companhia Carris de Ferro, tendo ainda feito fornecimen-

tos, ainda que reduzidos, à reunião Eléctrica Portuguesa-Sul, bem como à Hidro-Eléctrica Alto Alentejo. Quanto às obras sociais, foram estas melhoradas com a assistência médica domiciliária; a micro-radiografia anual do pessoal continua a dar excelentes resultados quanto à prevenção contra a tuberculose e nos meses de Julho, Agosto e Setembro frequentaram a Colónia de Férias da Venda do Pinheiro 445 filhos do seu pessoal.

Agradecemos o exemplar enviado a esta Redacção.

«Que é a protecção à natureza?» (Tradução e adaptação do Doutor R. Telles Palhinha)

Este opúsculo, editado pela «Liga para a protecção da Natureza», instalada provisoriamente na rua D. Dinis, 2, Lisboa, e de que é presidente o sr. Professor Dr. Carlos Teixeira, foi feito com dois intuitos, segundo declara, nas palavras preambulares, o sr. Dr. Ruy Telles Palhinha, seu tradutor e adaptador: em primeiro lugar chamar a atenção de todos os homens de boa vontade para os perigos que ameaçam a Humanidade, perigos provenientes da degradação progressiva das associações naturais, origem de tudo quanto o género humano consome; e em segundo lugar informar das medidas que a União Internacional para a protecção à Natureza (U. I. P. N.) está tomando para reagir benéficamente no sentido de defender e manter essas associações.

O opúsculo em referência, o XI de uma série, cujo primeiro número, subscrito por C. M. Baeta Neves, saiu em 1949, traz uma lista de livros e de periódicos que podem interessar, não sendo diminuta a bibliográfica portuguesa, para a qual deu valiosa colaboração, o sr. eng. J. A. Sacadura Garcia.

Relatório e Contas da Companhia de Seguros «Comércio e Indústria» (Exercício de 1954)

Está publicado o Relatório, com as contas relativas ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1954, da Companhia de Seguros «Comércio e Indústria», que, fundada em Agosto de 1907, ocupa hoje, na indústria seguradora do País, uma posição bastante forte.

Agradecemos o exemplar oferecido a esta Redacção.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Julietta»

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — «Prisioneira da Selva»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



COMPANHIA DE SEGUROS
« BONANÇA »

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
 RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones 772671
 776736

End. Electr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
 NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
 inglesa e lacos para parquet

Serração e Carpintaria
 Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
 RIAIS PARA CONSTRUÇÃO

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

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

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

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

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

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

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

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

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

USINES & BOULONNÉES HERMANT HICGUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

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

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

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 21381-21382
 LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 27167 — PORTO

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
 SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L. da

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A

P O R T U G A L

TOSSE?

