



GAZETA ^{dos} CAMINHOS DE FERRO

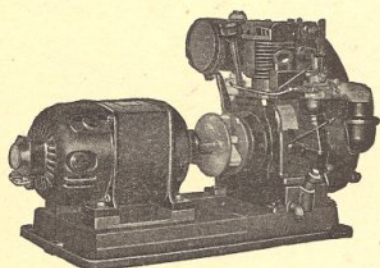
Ano LXVI

N.º 1571

1 DE JUNHO DE 1953

GRUPOS ELECTROGÉNEOS

PARA SUPRIR A FALTA DE ENERGIA ELÉCTRICA



ILUMINAÇÃO DE CASAS DO CAMPO E
QUALQUER INSTALAÇÃO PORTÁTIL OU
DE EMERGÊNCIA

MODELOS DE 6-12-32 volts, CORRENTE CON-
TINUA, PARA FUNCIONAR COM BATERIAS

GRUPOS DE CORRENTE ALTERNA 110 e 220
volts. PARA ILUMINAÇÃO DIRECTA

Queira consultar a:



ELECTRÓNIA, Lda

R. de Santo António, 71 • Porto • Telef. 25800

SEGURE A SUA VIDA, NA

ESPAÑA, S. A.

(A APÓLICE PERFEITA)

Agência Geral:—Rua Garrett, 17-1.º—Telefone, 2 5053—L I S B O A

Delegação no PORTO:—Avenida dos Aliados, 162-1.º—Telefone, 2 5303

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
Lisboa, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 4069, Madrid

1571



1 — JUNHO — 1953



ANO LXVI

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica	115
O «Sud-Express» e a sua acção transatlântica, por <i>GUERRA MAIO</i>	119
Imprensa	121
Há 50 anos	121
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	122
Uma visita de estudo a Angola, pelo <i>Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	123
Inauguração das novas carruagens do «Sud»	127
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	128
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	130
Jardim Zoológico de Lisboa.	132
As alterações nos horários do «rápido» do Porto e do «Sud-Express»	132
A Festa Anual do Batalhão Expedicionário de Caminho de Ferro	133
Homenagem ao Sr. Duque de Palmela	134
Quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro	135
Recortes sem comentários	136
Parte Oficial	137
Caminhos de Ferro Ultramarinos	138
Espectáculos.	138

XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica

A reunião deste ano dos representantes da Imprensa
efectuou-se em Bruxelas, de 11 a 14 de Maio

COMO noticiámos, realizou-se em Bruxelas, de 11 a 14 de Maio, o XI Congresso Internacional da Imprensa, organizado pela União da Imprensa Periódica Belga, com o patrocínio de Sua Majestade o Rei Baudouin.

Todas as sessões de trabalhos decorreram com brilho e interesse e as visitas bem como os passeios, de ordem cultural e turística, que foram proporcionados aos Congressistas, deixaram inesquecíveis impressões de agrado e encantamento. Os belgas são grandes senhores na arte de bem receber.

A sessão solene de abertura realizou-se

na grande sala do Palácio Provincial do Brabant, com a presença de duzentos e vinte delegados belgas, ingleses, franceses, holandeses, italianos, alemães, suíços, escandinavios, espanhóis, portugueses, gregos, americanos e argentinos.

O Rei dos Belgas fez-se representar pelo seu ajudante de campo, coronel Jacmart. Entre a assistência e em lugares de honra viam-se os srs. embaixadores do Brasil, da França e da Alemanha; os Ministros de Portugal, do Luxemburgo, da Argentina, do México, etc., o Ministro da Instrução Pública da Bélgica, M. Harmel, e outras altas personalidades.



BRUXELAS—Inauguração do Congresso com a representação do Rei pelo official da sua Casa Militar, o qual se vê na primeira fila



ANVERS — Os representantes dos países que tomaram parte no Congresso são recebidos pela autoridade local

O sr. Marcel Beaufays, presidente do Congresso, aberta a sessão, tomou a palavra para saudar o representante do Rei e apresentar as boas vindas aos delegados da Imprensa.

«O nosso Congresso — disse — vai examinar numerosas questões, principalmente o estudo das relações da Federação com os grandes organismos internacionais, tais como a ONU, a UNESCO, a F. I. E. J., o Bureau Internacional do Trabalho e as Câmaras do Comércio Internacionais. Ocupar-se-á das tarifas postais, das trocas internacionais e de um grande número de outros problemas. Dois grupos de questões constituirão, contudo, o centro de actividade deste congresso. O primeiro refere-se à florescência cada vez mais invasora das publicações do Estado; o segundo diz respeito aos direitos de autor.»

O Presidente do Congresso, continuando, afirmou ainda:

«As publicações do Estado constituem um real perigo para a liberdade da Imprensa, ou melhor, para toda a liberdade. Não me compete, neste lugar, indicar-vos o sentido em que deveis prosseguir os vossos debates. Todavia, como presidente federal, tenho o imperioso dever de velar pela conservação

desta liberdade que é a nossa defesa, assim como o é do mundo livre, porque este perigo é particularmente grave e singularmente actual no momento em que a radiodifusão e a televisão fazem uma concorrência desenfreada à imprensa escrita.

Além deste problema, temos o do homem de letras e do criador de obras intelectuais, perante o seu editor. Três questões da actualidade chamaram particularmente a nossa atenção. A primeira refere-se à multiplicação de máquinas que servem para registar e reproduzir as obras literárias, à captação dos discursos, dos escritos, dos artigos dos jornais espalhados, através do espaço, por meio das ondas hertzianas e do registo em fitas magnéticas ou em microfilmes. A segunda questão relaciona-se com um processo retumbante que subiu ao tribunal e que nos mostrou a necessidade de uma lei que proteja os autores de obras de arte plástica autorizando a reprodução de quadros, esculturas, architecturas, para fins de informação. A terceira é a reprodução de obras de arte que se liga aos direitos dos fotógrafos.

O encerramento do XI Congresso da Imprensa Periódica foi efectuado em sessão plenária, no Palácio do Governo Provincial sob a presidência de M. Beaufays, presidente federal, secretariado por M. M. Fourmond e

Thuan, respectivamente, presidente de honra e secretário-geral fundador.»

Nas primeiras cadeiras do hemicíclo viam-se, entre outras personalidades, os embaixadores do Brasil e da Itália, os ministros de Portugal, da Grécia, da Áustria e do México.

Fizeram uso da palavra nessa sessão solene, os srs. Kluthe (Alemanha), Kuhn (Áustria), Préser, secretário geral da Federação Internacional da Imprensa Periódica, Holm (Dinamarca), Colomina (Espanha), Darroux (França), Athanatos (Grécia), Dijkema (Países Baixos), Roberts (Itália), Frenkel (Noruega), Bjorkman (Suécia), Naegli (Suíça) e o nosso director Carlos de Ornellas. Todos os oradores, ao terminarem as suas exposições, agradeceram o bom acolhimento que os belgas lhes tinham dispensado durante a sua estadia no país amigo.

Em seguida, Mr. Groc, vice-presidente da Sociedade dos Homens de Letras da França, apresentou as saudações da sua associação.

Depois de vários oradores terem exposto e resumido os trabalhos e resoluções das suas secções foi votada, por unanimidade, a seguinte moção:

«Depois de ter ouvido os relatórios sobre a situação criada em vários países pelo desenvolvimento cada vez maior de publicações do Estado e semi-oficiais, o XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica verifica que o Estado faz, em certos sectores, uma concorrência desleal à imprensa independente, o que condena numerosas publicações livres à morte certa e tende a

assegurar ao Estado um monopólio de facto; — considera que uma tal prática põe em perigo a liberdade da Imprensa porque ela tem como consequência a substituição de editores e de jornalistas livres por funcionários obrigados a conformar-se com as ordens ministeriais; — condena a publicidade nas publicações do Estado e semi-oficiais, como constituindo uma concorrência desleal e por vezes ilegal para com a imprensa periódica independente; — emite o voto no sentido de

que a criação de novos periódicos do Estado especializados seja submetida às organizações profissionais da Imprensa e que a publicação dos periódicos do Estado já existente seja revista; — deseja uma acção combinada entre toda a Imprensa e todos os grupos parlamentares, com o objectivo de pôr termo a uma situação que está em contradição formal com a declaração Universal dos Direitos do Homem; — encarrega a Comissão Executiva da Federação Internacional da Imprensa Periódica de transmitir às Nações Unidas e em particular à Unesco estas resoluções e os relatórios

nos quais elas se apoiam».

Aprovada esta moção, procedeu-se à aprovação dos novos estatutos, tendo o sr. Beaufrays sido reeleito presidente federal. A Comissão Executiva foi igualmente reeleita. Depois, decidiu-se que o próximo congresso se realizasse na Dinamarca.

Pelas 17,30, os srs. Van Zeeland, Ministro dos Negócios Estrangeiros, Rivière, embaixador da França e Shaus, Ministro do Luxemburgo em Bruxelas dão ingresso no hemicí-



Na sessão de encerramento do Congresso o representante de Portugal expõe as suas impressões

clo, entre aclamações. O Ministro dos Negócios Estrangeiros, convidado a tomar a palavra, sublinhar a importância da imprensa e das suas responsabilidades, tendo prestado homenagem aos jornalistas e à sua espinhosa missão :

«Creio — disse o Ministro, em certa altura do seu discurso — que a Imprensa nasceu sob o signo da verdade. Procurai-a sempre. Para a descobrir, fazei uma ideia exacta da realidade. E quando estiverdes na posse da verdade, é preciso que a saibais traduzir. Esta procura e esta finalidade são tanto mais difíceis de atingir quanto a situação internacional se complica cada vez mais. E contudo é preciso que nos esforcemos a ver claro, apesar da escuridão que nos cerca cada vez mais».

Em seguida, o ministro falou da liberdade, que a Imprensa deve reflectir.

«Mas a liberdade — acentuou o sr. Van Zeeland — conhece também horas difíceis, porque os seus limites tocam de muito perto os abusos».

O sr. Van Zeeland felicitou em seguida os

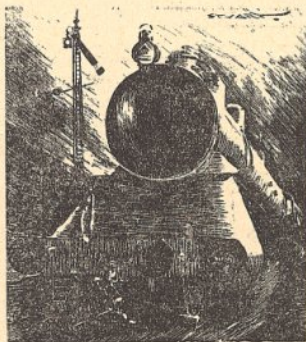
membros do Congresso que trabalharam no sentido de proteger esta liberdade contra certas empresas governamentais e exortou os assistentes a fazerem uso apenas de «informações absolutamente puras» quando forem chamados a revelá-la. «É o único processo de apresentar a verdade à opinião pública».

O ministro disse ainda que contava com o concurso dos congressistas — «homens de boa vontade» — para tratar objectivamente os problemas difíceis que pesam na economia de hoje e para abordar os assuntos que se relacionam com as bases da renovação mundial que vai fazer-se».

Ao fechar o seu discurso, o sr. Van Zeeland disse: Faço votos para que os vossos respectivos governos vos forneçam as informações objectivas e precisas que vos são necessárias e espero que o mundo de amanhã beneficie com os vossos trabalhos».

O sr. Beanfoys agradeceu as palavras do Ministro Van Zeeland «um grande ministro de um pequeno país» tendo prestado homenagem aos delegados dos países estrangeiros.

A's 22 horas, o primeiro ministro da Bélgica, sr. Van Houtte, recebeu os congressistas, com os quais conversou sobre os resultados da reunião.



O "Sud-Express"

e a sua acção transatlântica

P o r G U E R R A M A I O

F AÇAMOS primeiro um pouco de história. O «Sud-Express», primeiro comboio de luxo que a Europa conheceu, tinha por fim principal encurtar a distância de Paris e outras capitais europeias com os países de além-mar, América do Sul principalmente. A sua velocidade em França era espantosa para a época e as linhas peninsulares fizeram o possível para que ele tivesse uma marcha superior à dos melhores comboios que até ali nelas circulavam.

De Paris a Irun, (818 quilómetros) o percurso era feito em 12 horas e 12 minutos, êxito considerável, e a viagem até Lisboa fazia-se em 45 horas, o que era muito importante. Inaugurado em 4 de Novembro de 1887, circulava duas vezes por semana e partindo de Paris às 18,58 recebia ligação de Londres, de onde se partia às 8 horas, para chegar a Lisboa, sextas e segundas-feiras, às 15,15, a tempo dos passageiros poderem embarcar nos vapores da América do Sul. Em sentido inverso, a partida de Lisboa era às 20,15, às segundas e sextas-feiras, para se chegar a Paris às 18,50, de onde se partia para Londres às 19,45 e se chegava às 5,45. As horas vão aqui marcadas à moderna, para melhor compreensão e não se estar a pôr «manhã» e «tarde», como até há pouco mais de 40 anos.

O êxito foi considerável, a ponto das companhias de navegação inglesas, *Mala Real, Pacifico e Union-Castle*, modificarem os seus horários de maneira a passagem por Lisboa coincidir com a marcha do «Sud-Express», isto com o fim de não só de se encurtar a distância de Londres ao Rio de Janeiro, Buenos Aires, Valparaíso e Cidade do Cabo, mas o de se poupar aos passageiros timoratos os incómodos do golfo de Gasconha. O resultado foi, porém, pouco animador, e quando o comboio passou a circular pela Beira Alta, o horário foi modificado, chegando-se a Lisboa às 23,35 e partindo-se no dia seguinte às 8 horas, em qualquer dos casos sem correspondência imediata com os vapores. A partida de Paris, fixou-se às 12,30 e a chegada às 20,40, abandonando-se a ligação imediata com Londres em ambos os casos. Foi o pouco interesse que as companhias de

navegação tiveram no enlace em Lisboa? Foi a falta de passageiros da Inglaterra para a Península, que levou as companhias ferroviárias a modificarem o horário? Talvez ambos os motivos.

Todavia, com a passagem do «Sud» pela Beira Alta, a viagem Paris-Lisboa foi reduzida de 10 horas e a circulação passou a fazer-se três vezes por semana. Veja nos agora o

Horário inicial do «Sud-Express»

Lisboa	P 20.15	Londres	P 8.00
V. d'Alcantara . .	C 2.40	Paris	C 15.41
Madrid	C 13.25	Paris	P 18.58
.	P 14.10	Bordeus	C 3.30
Irun	C 5.08		P 3.35
.	P 5.16	Irun	C 7.10
Bordeus	C 14.10		P 7.34
.	P 14.14	Madrid	C 22.52
Paris	C 18.50		P 23.30
Paris	P 19.45	V. d'Alcantara . .	P 9.00
Londres	C 5.45	Lisboa	C 15.15

Horário do «Sud-Express» de 1895, via Beira Alta

Lisboa	P 8.00	Paris	P 12.30
Medina	C 23.44	Irun	P 22.30
.	P 23.58	Medina	C 8.47
Irun	P 9.44		P 8.53
Paris	C 20.40	Lisboa	C 23.35

Como se vê, pois, pelos quadros acima a viagem de Lisboa a Paris via Madrid, era, à ida, de 46 horas e 35 minutos e à volta de 44 horas e 17 minutos, mas tendo em conta a diferença dos meridianos era, respectivamente, de 45 horas e 45 minutos e de 45 horas e 7 minutos.

A viagem pela Beira Alta tendo em conta os meridianos, passou a 35 horas e 50 minutos e a 35 horas e 55 minutos. Diferença apenas de 5 minutos de um sentido ao outro.

Como disse, o «Sud-Express» deixou, em 1895, de ter ligação imediata em Lisboa com os vapores e todas as tentativas feitas depois dessa data, dando a esse comboio de luxo uma marcha que ligasse ime-

diatamente a da via terrestre com a marítima, foram inúteis.

Na primeira década deste século, Mendonça e Costa, com o patriotismo de que era dotado e com a elevada dose de bom senso que punha em todos os problemas que estudava, num bem elaborado relatório publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e que o *Diário de Notícias* transcreveu, lançou a ideia do «Sud-Express» se fazer entre Lisboa e Paris em duas noites e um dia em vez de dois dias e uma noite, o que permitiria a tão desejada ligação marítima e facilitaria também grandemente o serviço postal, não só de Portugal para o centro da Europa, mas igualmente da América do Sul, já então com o transporte das malas feito naquele comboio de luxo.

O problema era simples. Inverter a chegada e a partida de Lisboa e de Paris. Da nossa capital, passaria das 9,45 para 21,45 e de Paris é que tinha que ser mais cedo, pois não conviria às 0,30.

Não logrou êxito, como o não logrou o estudo intermediário que eu fiz mais tarde e que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou, em que eu previa a partida de Lisboa às 15 horas depois dos vapores da América do Sul terem chegado e a chegada, à mesma hora, antes deles terem partido, para o que era necessário reduzir o percurso Lisboa-Paris de 35 a 32 horas. Ninguém se importou com o meu estudo, mas tive com ele a sorte de se me abrirem as portas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, do jornalismo e da vida ferroviária, a que—seja-me permitida a citação—tenho dado o melhor da minha actividade e persistência.

Na conferência do tráfego França-Espanha-Portugal, realizada em Valência em 1922, onde fui como segundo delegado da Companhia da Beira Alta, entre outras coisas propus que fosse reduzido o preço das viagens no «Sud-Express»—isto dentro das instruções que levava da Companhia e com o acordo do Director Geral da C. P., engenheiro Ferreira de Mesquita, para que os passageiros sul-americanos tivessem vantagem em tomar aquele comboio de luxo. Inútil expectativa. As companhias julgaram suficiente o desconto que faziam nos bilhetes de ida e volta do caminho de ferro, 33,1/2, e do prazo elevado de 45 dias a seis meses quando tomados na América do Sul, em vigor.

As Companhias de Orleans e do Midi, comunicando na ideia de Mendonça e Costa, haviam criado, em 1913 ou 1914, um novo comboio de luxo e nocturno, o «Côte d'Argent», entre Paris e Hendaia, com o fim principal de o prolongarem a Lisboa, por causa da via marítima, e em substituição do «Sud-Express», que passaria a circular apenas entre Paris e Madrid. Mas aqui dava-se um caso, que Mendonça e Costa não havia previsto:—é que a marcha do novo comboio não poderia ser grandemente melhorada, por causa das horas de partida e de chegada de Paris e de Lisboa. Imagine-se se ela fosse, como agora, de

30 horas, tinha que se partir à meia noite e que se chegar às 6 horas da manhã e se ela fosse de menos tempo, o que se espera em breve, o «Sud» tinha que partir e chegar a horas mortas.

Quanto à redução do preço dos bilhetes que eu propusera em Valência, os factos se encarregariam de, em breve, me dar razão. O «Côte d'Argent» passou a admitir carruagens ordinárias de 1.^a e de 2.^a classe, e, anos depois, igualmente de 3.^a.

Quanto ao «Sud-Express» foram os espanhóis que mais de perto e melhor viram a questão. Na impossibilidade de manterem um comboio de luxo internacional, tornaram o «Sud-Express» um comboio nacional, adicionando-lhe a 1.^a classe e agora por sugestão francesa a 2.^a, que vem até Lisboa. Daquela maneira o «Sud» passou a ter o seu melhor rendimento no tráfego de Madrid, para Victória e São Sebastião assim como para Bilbao e vice-versa. E por isso—como eu tive ocasião de verificar—o «Sud-Express» parte desde há anos de Madrid para Hendaia, com duas carruagens camas e duas de 1.^a e às vezes com três de cada categoria, com todos os lugares tomados e chega à fronteira francesa com pouco mais de uma dúzia de passageiros.

É bom aqui dizer que a ideia não é espanhola, pois já antes da guerra os caminhos de ferro franceses conseguiam manter excelentes comboios rápidos de Paris para Bâle, Berne, Genebra e para a Itália à custa do tráfego interno, pois os passageiros que atravessavam as fronteiras respectivas eram, como em Hendaia, em reduzido número. Seguindo, pois, o exemplo, os caminhos de ferro espanhóis conseguiram manter o «Sud» diário, de outra maneira, não seria possível.

Teremos nós, para que o «Sud-Express» possa circular diariamente, de fazer o mesmo, tornando-o um comboio nacional? É de esperar que sim, tanto mais que a sua circulação passou de três a quatro vezes por semana.

Até agora, triste é dizê-lo, o «Sud-Express» tem vivido, por assim dizer, do elevado número de portugueses que vão a França, o que justifica a frase do falecido jornalista portuense Guedes de Oliveira: «turismo de fora para dentro».

Temos agora uma possibilidade de ligar o «Sud» à via marítima; e diligências estão sendo feitas junto da Companhia Colonial de Navegação para que na América do Sul sejam vendidos também bilhetes aos seus excelentes paquetes «Vera Cruz» e «Santa Maria», com o percurso ferroviário incluído de Lisboa a Paris e vice-versa.

Não se pode já argumentar, para o serviço comum, vapor-comboio, com a rapidez da viagem ferroviária, com que outrora, se ganhava um e mesmo dois dias, para isso lá está o avião transatlântico. Mas com a vantagem do caminho de ferro para aqueles que, gostando da via marítima, receiam a travessia do golfo da Gasconha, onde o mar com frequência se revolta;

para os que queiram demorar-se nos Pirinéus, S. Sebastião, Biarritz, Pau, Lourdes e frequentar uma estância termal, antes de ganharem Paris e esses em maior número; para os que desejem demorar-se em Portugal e fazer uma cura de repouso, mais ou menos prolongada. Como o passageiro, ao partir, prefere mais ter no bolso bilhetes de viagem que bilhetes de banco, devemos oferecer-lhos e garantir-lhe que terá todas as facilidades, comboios cómodos e diários que lhe permitam mesmo saltar — *saltar* é termo brasileiro, que quer dizer *descer* — do vapor e seguir imediatamente, se o desejar, para Madrid, Paris e mais além.

Realizado o acordo com a Companhia Colonial de Navegação, as outras empresas hão de seguir-lhe o exemplo, como já fizeram, levando os seus vapores a portos, onde, até há pouco, passavam ao largo.

O nosso País tem atractivos, que começam a interessar os vários organismos turísticos estrangeiros. A *Revue de Voyages*, magnífica publicação da Companhia Internacional das Carruagens-Camas, fez, há pouco, esta agradável apreciação da nossa bela Metrópole: — «Lisboa, grande capital moderna, cuja população dobrou desde 1930, vasto porto de mar, situado na encruzilhada das grandes vias transatlânticas, é um balcão que, na Europa, se abre sobre o oceano».

Mas não é só das melhorias feitas e a fazer no «Sud Express» que depende o êxito da ligação ferroviária marítima em Portugal. Muitas outras facilidades nos são necessárias. Delas me occuparei oportunamente.

Imprensa

«REPÚBLICA»

Com a sua edição de 20 de Maio, entrou no 43.º ano de publicação o diário *República*, da direcção do sr. Carvalho Duarte.

A quantos ali trabalham, em especial ao seu director e a Artur Inês, chefe da redacção, apresentamos os nossos sinceros cumprimentos de felicitações.

«SEMPRE FIXE»

Entrou em novo ano de publicação o semanário humorístico *Sempre Fixe*, da direcção de Artur Portela, e de que são principais colaboradores mestre Francisco Valença e Alfredo França. E porque o bom filho a casa torna, Stuart Carvalhais regressou também ao *Sempre Fixe*.

Com as suas caricaturas e a sua graça sãdia *Sempre Fixe* exerce uma acção benéfica na população portuguesa; rir sempre fez bem à saúde.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Junho de 1903)

Excesso de zelo

Extrahimos da interessante *Revista pratica dos caminhos de ferro*, que se occupa especialmente da legislação e jurisprudencia ferroviaria, um caso em que bem se demonstra que a applicação formal dos regulamentos póde constituir em muitos casos uma verdadeira injustiça.

Um medico de Bas le Duc estava, munido de bilhete, na estação de Beaufort e foi chamado para ver um doente que era o empregado da carruagem postal. No exercicio da sua profissão entrou no compartimento do correio e seguiu ali até a outra estação, sahindo e tomando o seu logar na carruagem respectiva.

Os empregados do caminho de ferro, como houve infracção do regulamento que torna interdito ao publico aquelle compartimento, deram a respectiva participação á auctoridade judicial.

Seguiu o processo e, apesar das declarações e da respeitabilidade do medico, o dr. René Gillet, apesar do depoimento do empregado postal, apesar do passageiro ter bilhete para um logar mais commodo, o tribunal entendeu que esta infracção devia ser punida e condemnou o bom do medico na multa de 16 francos.

O jornal a que nos referimos faz o seguinte commentario:

Não terei razão vendo neste modesto processo um exemplo completo e eloquente do que póde produzir a rotina administrativa, apoiada na ingerencia deslocada da policia e sancionada pela applicação estreita desrazoavel das leis?

Não terei razão em julgar que se o presidente Magnaud tivesse a vara do tribunal de Bas le Duc, teria absolvido e até felicitado este medico por se ter encerrado num incommodo vagon para tratar d'um dos seus semelhantes?

Summun jus, summa injuria.

Ignorancia geographica

O nosso collega *Rivista Generale delle ferrovie* publica a seguinte noticia que copiamos *ipsis verbis*:

«*Ferrovie Spagnole*. — Il Ministro dei lavori pubblici ha sottoposto all'esame del Consiglio de Amministrazione delle Ferrovie Spagnole di Stato un elaborato progetto per la costruzione di varie nuove linee ferroviarie. Con esso si autorizza il Governo a formare un fondo di 6,500,000,000 reis per la costruzione delle ferrovie seguenti: Extremoz-Villa Viçosa; Villa Real-Chaves; Sado-Sines; Ponte de Sor; Livrarias-Cavez; Eovoa Reguengos; Regoa-Villa Franca. Le nuove ferrovie dovranno avere lo scartamento di m. 1; la loro importanza commerciale è grandissima».

É de pasmar como um ignorantão sem a menor noção de geographia se metta a escrever num jornal tão sério como a *Rivista*, e ao director d'este nosso estimado collega o distincto engenheiro Comm. Giovanni Pini, pedimos que mande dar a esse seu collaborador uma lição de geographia sobre a peninsula iberica, onde, felizmente, não se usa confundir os paizes.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A amizade peninsular e a visita do Chefe do Estado a Madrid

Foi verdadeiramente apoteótica e revestiu-se dum alto significado político a visita do Chefe de Estado, sr. General Craveiro Lopes, a Madrid, a convite do generalíssimo Franco. O encontro dos dois altos magistrados das nações vizinhas e amigas — foi, acima de tudo, o encontro de dois povos que, ciosos das suas tradições e das suas características, sabem, contudo, estimar-se e respeitar-se.

A Portugal e a Espanha deve a civilização ocidental os mais altos serviços e, ainda hoje, a Europa vê na Península, que foi a grande zona de paz durante a segunda guerra mundial, não apenas a esperança, mas também a garantia de que a Civilização Cristã não sossobrará.

No banquete de gala realizado no Palácio do Oriente, em honra do sr. Presidente da República, o generalíssimo Franco disse no seu discurso: «Constituímos uma área geográfica e humana perfeitamente definida como sólida fortaleza, de cuja guarda e paz interna nenhum dos nossos povos se pode alhear».

Por sua vez, o sr. general Craveiro Lopes afirmou no seu discurso: «No sistema das suas maiores afinidades internacionais, Portugal reserva naturalmente à Espanha um lugar de particular relevo. Tem velhas e novas alianças com outros Estados, que muito preza; revê-se com orgulho na sua projecção de Além-Atlântico; mas nada disso pode fazer esquecer as relações da vizinhança, as estreitas afinidades de sentimento e compreensão dos problemas mundiais que o ligam ao seu vizinho peninsular».

Aliança Internacional de Turismo

Lisboa tornou-se, não há dúvida, graças ao seus encantos e ao seu clima invejável, a capital dos congressos. Com efeito, acaba de realizar-se mais uma reunião, por iniciativa da Aliança Internacional de Turismo. Foi pela segunda vez que aquele organismo escolheu Lisboa para se reunir. A sessão inaugural efectuou-se no salão nobre de Lisboa no dia 16 de Maio, sob a presidência do sr. Prof. Costa Leite (Lumbrals), ministro da Presidência, secretariado pelos srs. dr. Adrian Lachenal, presidente

da Aliança Internacional de Turismo; eng.º Canceleda de Abreu, Presidente da Assembleia Geral do Automóvel Clube de Portugal; dr. Mário Madeira, Governador Civil de Lisboa; Tenente-coronel Salvação Barreto, Presidente da Câmara Municipal; dr. José Manuel da Costa, Secretário Nacional da Informação e Monsieur Birschingti, Secretário-Geral da Aliança Internacional de Turismo.

Na reunião da Aliança Internacional de Turismo fizeram-se representar, além de Portugal, os seguintes países: Espanha, França, Brasil, Alemanha, Argentina, Austria, Bélgica, Dinamarca, Estados Unidos, Finlândia, Gra-Bretanha, Grécia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Suécia, Suíça e Turquia.

Portugal, país acolhedor, vai ganhando assim, com estes Congressos, grande projecção internacional.

Nota final

Henry Ford, contam-nos Henry Thomas e Dana Lee Thomas na obra *Vida de Americanos Famosos*, que «Livros do Brasil, Limitada, editaram recentemente, gostava tanto de se divertir como de trabalhar. Adorava «vaguear» pelas florestas com os seus três companheiros predilectos — Harvey Firestone, John Burroughs e Thomas Edison. Um dia — escrevem Henry Thomas e Dana Lee Thomas — os quatro «vagabundos» passeavam pelo campo num modelo T. Queimara-se uma lâmpada «mazda» e Ford parou num posto de gasolina para comprar uma nova.

— A propósito, disse ele ao proprietário da garagem, o homem que inventou esta lâmpada está sentado no meu carro.

— O senhor refere-se a Thomas Edison?

— Exactamente.

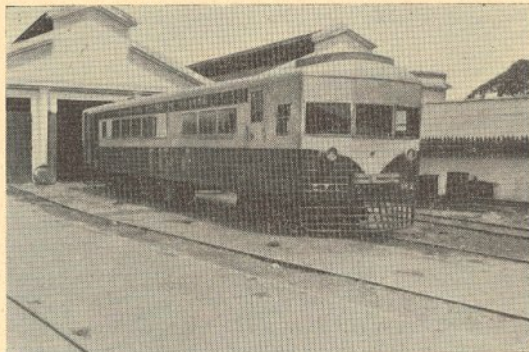
Os olhos de Ford percorreram as prateleiras por detrás do balcão, onde viu alguns pneumáticos Firestone.

— E talvez lhe interesse saber que um dos outros indivíduos que está no meu carro é Harvey Firestone.

— Não me diga!

— E eu chamo-me Henry Ford — acrescentou piscando um olho.

— Muito prazer em conhecê-lo... Olhe lá, espere um momento. Se o senhor me diz que o homem das barbas, que está também lá fora, é o Pai Natal, chamo o xerife!



Tipo de automotora do Caminho de Ferro de Luanda

Uma visita de estudo a Angola

Peio Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

IV

O percurso de Luanda a Malange é hoje bastante menos longo do que anteriormente referimos. Após a passagem da linha para a posse do Estado em 1918, os serviços oficiais empreenderam a realização de rectificações do primitivo traçado que se impunham, tendo por tal motivo sido encurtada em quase 100 quilómetros a distância de cerca de 270 quilómetros que separava Luanda de Luinha. Ao mesmo tempo que as três variantes construídas reduziam tão apreciavelmente a extensão deste caminho de ferro, foi levada a cabo uma completa reconstrução de toda a linha, renovando-se o material de via, substituindo-o por outro mais pesado e mais resistente. Alguns troços da via antiga, que as novas variantes vieram retirar da linha geral, ficaram a constituir ramais de interesse quase local, pelo menos nessa ocasião. A bitola da via é a métrica.

Da capital de Angola a Malange são actualmente, por caminho de ferro, 426 quilómetros, que o automóvel de linha em que viajamos cobre em pouco mais de 8 horas.

A estação principal de Luanda está situada na

parte baixa da cidade nas proximidades do porto, com o qual aliás, e sob o ponto de vista ferroviário, se encontra em íntima e compreensível ligação. A saída da linha de Malange faz-se modernamente pelo lado norte de Luanda por uma nova variante construída há menos de meia dúzia de anos, a fim de tornar possível eliminar o atravessamento da cidade pela linha férrea, atravessamento que, com o desenvolvimento em extensão que a progressiva urbe tomou, acabou por acarretar notáveis transtornos à vida cívica e aos seus transportes internos, em virtude da existência de numerosas passagens de nível. Na linha através da zona urbana circulam, porém, ainda hoje comboios tranvias, que facilitam o movimento de passageiros entre a parte alta da cidade e a «Baixa» ou o porto.

Contornando Luanda pelo norte, a linha de Malange atinge a planura dos Muçiques inflectindo então para leste a caminho de Catete, através de uma região relativamente árida e em que predominam os inóspitos imbondeiros.

A linha férrea segue sensivelmente paralela à estrada que conduz à última localidade referida. São quase 60 quilómetros de via em terreno praticamente plano, o que por certo justifica as boas característi-

cas do traçado em planta; a maior recta tem simplesmente a «irrisória» extensão de cerca de 42 km. ! Ao km. 21, na estação de Viana, insere-se na linha geral o pequeno ramal que se dirige a Calumbo, sobre o Quanza. Em Catete entronca na linha principal o troço do primitivo traçado para Malange que, atravessando a cidade pela linha urbana, prestes a desaparecer, cruza a linha actual por alturas do km. 5, e segue pelo Cacucaco, Quifangondo e Cabiri até Catete, num percurso de um pouco mais de 90 quilómetros. Este troço da antiga linha geral constitui hoje a chamada «linha do Bengo», por seguir o vale deste rio. À medida que caminhamos para o interior, a paisagem árida dos arredores de Luanda começa a ganhar cor e mais vida. Atravessa-se uma importante região produtora de algodão, com plantações de um e outro lado do caminho de ferro, e de extensão a perder de vista. A vegetação vai progressivamente aumentando com o aparecimento de novas espécies africanas de porte variado e que nos suscitam natural curiosidade.

Sucedem-se as estações. Em algumas cruzamos ou ultrapassamos compridos comboios de mercadorias rebocados por modernas Garratts, e que seguem a seus destinos transportando num sentido os produtos da terra, e noutro os artigos destinados ao abastecimento dos mercados do interior.

Zenza do Itombe. Desta estação parte o ramal que atinge a vila de Dondo, na margem direita do Quanza, e que é um importante ponto de ligação do sul da Província com a capital e o seu porto. Este ramal constitui em parte mais um troço da antiga linha principal, que passava pela povoação de Cassoalala. O prolongamento deste ramal até ao Dondo é relativamente recente e teve o objectivo de lhe alargar a zona de influência até ao Quanza, com indiscutíveis vantagens para a economia do território angolano ao sul daquele grande rio.

Caminhando sempre para leste entra-se seguidamente na zona montanhosa, correspondente às elevações da parte sul dos maciços do Congo, mais propriamente da região dos Dembos.

Serpenteando através dos vales e subindo gradualmente, a linha atravessa agora uma zona de vegetação luxuriante e maravilhosa, das mais encantadoras que tivemos oportunidade de conhecer em Angola. Árvores tropicais de grande porte tornam a vegetação muito densa, quase impenetrável. Alguns macacos, timidamente espreitando na linha e fugindo perante a nossa aproximação, acentuam-nos o carácter africano do ambiente. Viçosas plantas trepadeiras, coqueiros, bananeiras e cafezeiros. Estes últimos, sobretudo, pela sua abundância e produção tornam esta região uma das actualmente mais ricas de Angola.

Uma estação, uma pequena localidade e um nome recordam-nos momentaneamente o Portugal euro-

peu: Beira Alta. Tem efectivamente a povoação um certo ar das da nossa província do mesmo nome.

Um rio de louros areais, marginado por plantações de milho e matas de cafezeiros, corre paralelamente à linha férrea, que acaba por o transpor por meio de uma elegante ponte metálica: Luinha.

E continuando a atravessar esta região em que dominam as roças e o café, e em que se sente a cada passo a existência de núcleos de população branca e indígena laboriosa, chegamos à importante estação da Canhoca, ao quilómetro 208, sensivelmente, portanto, a meio caminho entre Luanda e Malange. Desta estação parte o pequeno ramal de bitola de 0,60 m. que se dirige a Gulongo Alto. Estamos na conhecida região de Cazengo, celebrada pelo seu café, e igualmente rica em oleaginosas.

Passam alguns minutos do meio-dia. No agradável restaurante do novo edifício de passageiros da estação da Canhoca, em que nos encontramos, confortável almoço sacia-nos o apetite suscitado pelo magnífico percurso já realizado. Novamente nos alheamos totalmente do facto de estarmos viajando em África. Mais alguns minutos e chega a automotora vinda de Malange a caminho de Luanda. Na Canhoca tem uma paragem mais longa do que nas restantes estações para permitir que os passageiros almocem. Tanto basta para que rapidamente o restaurante se encha com uma população branca loquaz e apressada, que empresta ao ambiente algo daquele a que estamos habituados nos restaurantes das nossas grandes estações metropolitanas de bifurcação: Entroncamento, Pampilhosa, Régua, etc. Aliás, e tal como sucede aqui entre nós, já um pouco antes da automotora de Malange, havia chegado o automóvel de linha que estabelece a necessária ligação com o Golungo Alto, conduzindo à linha principal os passageiros provenientes daquele ramal, e levando depois, em sentido inverso, os que a ele se destinam.

O serviço de passageiros no Caminho de Ferro Luanda-Malange tem aumentado consideravelmente nos últimos anos, mercê naturalmente do apreciável acréscimo de comodidade que ao seu transporte veio trazer a entrada ao serviço das novas e modernas automotoras. Se, por um lado, as locomotivas Garratt tornaram possível uma importante redução no tempo de percurso entre Luanda e Malange, ganhando portanto as viagens em tempo e em comodidade, as automotoras vieram por outro lado dar realidade à efectivação de viagens bastante rápidas, o que em Africa, como na Europa, é sempre atractivo incontestado em todos os serviços de passageiros.

As automotoras do Caminho de Ferro de Luanda são unidades que oferecem aos passageiros as mais importantes comodidades aconselhadas para viagens africanas, nomeadamente o condicionamento de ar.

A quando da nossa visita, existiam regularmente quatro serviços semanais de passageiros, em cada sentido, entre Luanda e Malange, sendo dois desses

serviços realizados por automotoras e os outros dois por comboios ordinários. As ligações com os ramais são asseguradas correspondentemente por automóveis de linha e por comboios. A linha do Bengo é servida por comboios partindo directamente de Luanda.

Vai longe já o tempo em que para se ir de Luanda a Malange por caminho de ferro, eram necessários dois dias de viagem. Os comboios de passageiros gastam, porém, ainda hoje, cerca de 14 horas para percorrer a distância entre as duas cidades; as automotoras requerem, para o mesmo percurso, apenas 8 horas e meia aproximadamente.

Partindo da Canhoca, a linha continua a subir através das elevações da região, ainda no meio da exuberante flora tropical. Atinge-se Vila Salazar — a antiga Daiafando, capital do Quanza Norte, e que nos dizem ser local quente e de elevadas humidades relativas. Mais adiante: Ambaca — a relembrar as desilusões do caminho de ferro transafricano.

A paisagem modificou-se já sensivelmente: desapareceram as florestas frondosas da região de Cazengo, com as suas árvores de densa folhagem verde, que quase tapava completamente a luz do sol.

De novo um rio largo e de águas límpidas; uma ponte mista de estrada e caminho de ferro, relativamente extensa e constituída por três tramos metálicos; um pouco antes da ponte, uma importante estação de caminho de ferro junto a uma florescente povoação, que logo mostra a presença inconfundível e dominante do elemento branco. É Lucala e o rio do mesmo nome, importante afluente do Quanza. Daqui parte a estrada que, por Camabatela, atinge o Uíge; aqui passa também a estrada que de Malange se dirige para o litoral. Situada, portanto, num ponto de convergência de importantes vias de comunicação rodoviária, Lucala constitui um centro de intenso movimento comercial, a ele afluindo avultado volume de produção do nosso Congo, em procura da via férrea e do transporte para as regiões costeiras.

A estação seguinte — ao quilómetro 317 — é Quiçenga, local que seria talvez ignorado, se a intensa exploração de minério de manganês nas suas proximidades, o não tivesse tornado um dos actualmente mais importantes de toda a linha de Malange. Na sua estação, três ou quatro extensas composições estão à carga ou aguardando partida a caminho de Luanda e do seu porto.

A nossa viagem aproxima-se do fim. A região que percorremos é agora menos montanhosa — apenas ligeiramente ondulada — permitindo-nos alcançar com a vista extensa faixa de território. Passamos por mais estações de nomes dum modo geral africanos, a contrastar com os belos edifícios novos de algumas, de carácter tipicamente europeu. À direita e a distância divisam-se as importantes e estranhas formações de Pungo Andongo, levantando-se inexplicavelmente da vasta planície, num algo misterioso problema geológico cujo segredo talvez só o Quanza, que corre próximo, conheça.

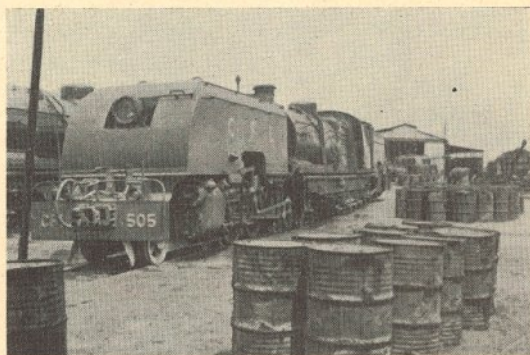
As espécies vegetais espontâneas que cobrem os campos, dão a estes uma agradável aparência de campos de cultura europeia onde cresçam intermináveis vinhedos. Curioso este aspecto, qual ilusão da terra portuguesa metropolitana! Matas de eucaliptos, algumas muito jovens, tornam-se também abundantes, denotando ao mesmo tempo, e em seu rigor geométrico da colocação das árvores, a acção consciente do colonizador branco.

As altitudes rondarão talvez a ordem dos 1000 metros. Não se encontram, porém, grandes montanhas, mas apenas suaves colinas que o caminho de ferro transpõe com facilidade.

Nas passagens de nível por que passamos, os guardas indígenas fazem os sinais regulamentares, apresentando-se

prudentemente munidos de todos os utensílios de sinalização e segurança que as boas normas prescrevem.

O sol começa já visivelmente a declinar, mas ainda inunda alegremente os campos com a sua luz. Numa curva da via podemos finalmente divisar, cobrindo uma pequena elevação dourada pelo sol poente, um relativamente grande aglomerado populacional de aspecto europeu. Parece que estamos chegando a qualquer localidade importante — vila ou cidade — das províncias metropolitanas de nordeste. Atravessamos mais um extenso eucaliptal; junto à linha férrea há casais de famílias brancas com os seus quintais e hortas; mais afastadas ficam algumas habitações indígenas. Depois, a densidade de casas europeias aumenta progressiva mas rapidamente, entramos nas agulhas da estação, descrevendo uma larga curva sobre a esquerda, e paramos finalmente junto à plataforma do edifício de passageiros. Chegámos a Malange.



Locomotiva Garratt do Caminho de Ferro de Luanda
(Fotog. obtida no depósito de Mág, de Luanda)

* * *

Malange é uma cidade pequena que se encontra em franco progresso, modernizando-se e desenvolvendo-se com a construção de novos bairros, com a abertura de novas ruas e avenidas com o acréscimo do seu movimento comercial que readquire sensível importância.

A sua situação como base de comunicações com a vasta Lunda e, dum modo geral, com a maior parte da província de que é capital, faz com que a estação ferroviária de Malange afluja grande parte das mercadorias destinadas quer a exportação através do porto de Luanda, quer ao próprio consumo da capital e das zonas atravessadas pelo caminho de ferro. Dentro deste último caso situam-se as remessas de géneros frescos que o comboio regularmente conduz aos mercados de Luanda para abastecimento da cidade. Dos lados da baixa de Cas-sange provém especialmente o algodão, que ocupa um lugar proeminente na produção do distrito de Malange e contribui de modo sensível para o tráfego do caminho de ferro.

Por estes motivos, e perante o afluxo de mercadorias verdadeiramente digno de registo, não é de estranhar que, apesar da intensa circulação de comboios de mercadorias já existente, ainda os cais de Malange se encontrem cheios de produtos aguardando embarque, produtos que chegam a estar depositados no próprio exterior dos pátios da estação junto à via pública.

Na nossa visita de estudo a Angola, o Caminho de Ferro de Luanda foi a primeira linha férrea que nos foi dado percorrer. Era o contacto inicial com os caminhos de ferro africanos e daí o interesse que nutríamos em avaliar até que ponto seriam legítimas e exactas as ideias que a seu respeito formávamos, em função do que em várias publicações e livros havíamos anteriormente lido. Após a viagem a Malange já não nos restaram ilusões: a realidade não correspondeu à nossa concepção antecipada mas excedeu felizmente em muito o que de mais optimista tínhamos imaginado. No Caminho de Ferro de Luanda dois aspectos fundamentais nos pareceram deverem ser destacados: as características relativamente fáceis do traçado em planta e em perfil da linha principal para Malange apesar das zonas montanhosas que atravessa, e a notável intensidade de circulações de comboios existentes. Falam-nos é certo de algumas dificuldades de tração que ainda subsistem, em

virtude da extensão da linha e do facto de talvez a maior parte do tráfego proceder de além-Lucala, o que obriga os comboios a realizarem grandes percursos até Luanda. Para garantir a necessária abundância de circulações, de modo a dar conveniente vazão a todo o tráfego, requer-se a existência de um considerável parque de locomotivas e de material circulante. É no sentido de contribuir para a anulação das deficiências e faltas que neste capítulo ainda se verificam, que o Caminho de Ferro de Luanda adquiriu recentemente algumas locomotivas Garratt e um considerável número de vagões metálicos de grande capacidade.

Também nos domínios da Exploração, o afastamento de algumas estações torna logicamente difícil realizar comboios do mesmo sentido sucedendo-se com relativamente curtos intervalos, em virtude das consideráveis demoras nas marchas a que obrigam os sucessivos cruzamentos de circulações. Este obstáculo parece, porém, susceptível de ser em breve removido com a próxima construção de projectados desvios em plena via, de modo a reduzir as distâncias entre locais de cruzamento a valores considerados convenientes.

O Caminho de Ferro de Luanda encontra-se presentemente numa fase de sensível progresso, que lhe é permitido pela existência de tráfego promotor. Para a sua conservação, em luia com um possível incremento importante da camionagem, mesmo atendendo às sujeições que um e outro meio de transporte — por estrada e por caminho de ferro — têm em África,

importa naturalmente poder satisfazer nas melhores condições as exigências desse tráfego. Para isso, o bom estado da via e a existência de material tractor e circulante moderno e abundante só podem indiscutivelmente constituir valiosa contribuição.

Saindo do campo técnico e considerado de certo modo sob o campo turístico, também o Caminho de Ferro de Luanda é motivo de especial interesse. Não valerá, em boa verdade, a pena percorrê-lo, mesmo que seja só para admirar a pujança da verdejante floresta africana na inesquecível região de Cazengo? Não constituirão o vale do Luinha e o vale do Zondo dois maravilhosos trechos do ambiente e do vigor tropical tal qual a nossa fantasia, em beleza e em exuberância, os pode «a priori» imaginar? E, afastando-nos um pouco da própria linha férrea: Será que as «Pedras Negras» de Pungo Andongo não oferecem qualquer interesse a turistas e a investigadores dos mistérios da crosta terrestre? Será que uma vi-



Quedas do rio Lucala
em Duque de Bragança

sita às grandiosas Quedas do Duque de Bragança, no rio Lucala, a dois passos (à escala africana naturalmente) de Malange, não justifica quase só por si a viagem até esta cidade?

Haverá alguém que não se sinta vivamente emocionado ao contemplar tão magnífico espectáculo que a Natureza nos proporciona?

Por nossa parte, a visão das quedas de água do rio Lucala em Duque de Bragança é uma daquelas imagens que não podem forçosamente apagar-se rapidamente da nossa memória. Que prodígio da Natureza! Que extraordinário potencial de energia encerra em si este rio, precipitando-se brutal e selvaticamente de uma centena de metros de altura!

Um miradouro ousadamente edificado no cimo da escharpa, a uns escassos centímetros da sua orla, permite que se observem as Quedas na sua completa e rude grandeza. Torrentes de água e espuma saltam ininterruptamente para o fundo do abismo, em toda a vasta extensão frontal da depressão em hemi-círculo. No meio da neblina que do fundo se evola e nos humedece, e sobre o tímido arco-íris que à luz radiante do sol, parece formar-se a nossos pés, cremos que não haverá alguém que, abstracto do mundo que o rodeia, não desejasse ficar intermináveis horas contemplando, fascinado, aquele deslumbrante salto que o rio dá no espaço, e ouvindo aquele rugir monótono, mas possante, da água caindo de tão grande altura, num espectáculo sem precedente entre nós e que, pela sua importância, simultaneamente nos atemoriza e conquista. Ou estará a sensibilidade humana tão endurecida que se possa mostrar indifferente e impenetrável perante esta avassaladora manifestação da força da Natureza?

(Continua)

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Ainda o nosso aniversário

De *O Cezimbrense*, de 12 de Abril:

Gazeta dos Caminhos de Ferro, a velhinha revista que tantos serviços tem prestado à causa dos transportes e da economia, completou, com o seu número 1566, mais um ano de publicação.

A' excelente revista e ao seu ilustre director, Carlos d'Ornellas, apresentamos sinceros cumprimentos de parabéns.

Do *Jornal de Notícias*, de 22 de Abril:

O último número deste conhecido quinzenário que acabamos de receber, publica, entre outros artigos de interesse, o primeiro de uma série sobre uma visita de estudo a Angola de alguns estudantes finalistas do Instituto Superior Técnico, e um artigo sobre turismo intitulado «Ameioiras em flor».

De *Ecos de Extremoz*:

Recebemos e agradecemos o n.º 1566, referente a Março corrente, que vem soberbo e digno de figurar nas boas estantes. Com o número presente, entra a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em mais um aniversário, pelo que endereçamos ao seu ilustre Director, sr. Carlos d'Ornellas, e a todos que nela trabalham, as nossas amistosíssimas saudações por mais uma etapa vencida, com o desejo ardente da continuação por largos anos.

Inauguração das novas carruagens-camas do "Sud"

No dia 17 de Maio a Companhia dos Wagens-Lits, de que é representante, em Portugal, o sr. conde de Penalva d'Alva, inaugurou duas novas carruagens-camas, as quais passam a prestar serviço no «Sud». Com o fim de celebrar essa inauguração, o sr. conde de Penalva d'Alva convidou para um aperitivo várias entidades e representantes da Imprensa. Entre os convidados viam-se os srs. eng.ºs Luís Costa e Dias Trigo, da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres da C. P.; eng.ºs Espregueira Mendes, director-geral; Branco Cabral, secretário-geral; Campos Henriques, Henrique Bravo e Pedro Brion, subdirectores; Francisco Mendia, Sousa Mendes, Gomes Leal e Mário Fonseca; António Bual e António do Amaral Figueiredo, da Sociedade Estoril e Dr. Augusto de Castro, director do *Diário de Notícias* e Francisco Pinto Balsemão, do Conselho de Administração da Sociedade Industrial de Imprensa.

As duas carruagens-camas agora inauguradas oferecem as maiores comodidades. São do tipo L. J.; levam 20 passageiros cada uma, dos quais 8 sòzinhos e 12 em compartimentos para 2. Entre os melhoramentos a assinalar, figuram os seguintes: as chumaceiras dos eixos foram substituídas por rolamentos S K F, que contribuem para uma melhor estabilidade; as camas passaram a ter a largura dum divã-leito vulgar; o sistema de elevação das camas permite ao passageiro mover-se à vontade no seu compartimento, sem necessidade de recorrer à intervenção de qualquer empregado; o aquecimento, a iluminação, a ventilação são de facilísimo manejo, e no teto, inteligentemente aproveitado, há espaço para pequenas bagagens.

O horário deste comboio de luxo foi também sensivelmente melhorado. Assim, o «Sud» passou a partir do Rossio, às 12 e 55, chegando a Bordeus e a Paris, respectivamente, às 13 e 23 e às 18 e 40 do dia seguinte, do que resulta uma diminuição de demora no percurso, de cinco horas, e, ao contrário do que sucedia até agora, a composição chegará a Paris de dia.

As novas carruagens-camas foram construídas em Espanha nos estaleiros Garda y Escoriaza, de Saragoça, e na Sociedade Espanhola de Construção Naval, de Bilbao.

Os convidados foram recebidos pelos srs. conde de Penalva d'Alva, representante e director, em Portugal, dos Wagens-Lits; Rui Gonçalves, inspector-chefe da Exploração; José Feijão, sub-inspector; Henrique Caselli, fiscal principal; Fernando Ferraz, chefe das agências portuguesas; Álvaro Monteiro, chefe-adjunto da Agência de Lisboa, e Octávio Pereira, chefe da contabilidade.

CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XI

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

ESTA catedral, que é um formoso espécime de arquitectura gótica, possui perto de três dezenas de capelas notáveis como as de Santo Ildefonso, do Condestável, dos Reis Novos, sendo também digno de atenção, como obra de arte, o sepulcro do cardeal Mendonça.

A visita a este monumento deve fazer-se na companhia de um cicerone, que nos explicará fielmente tudo o que consta do guia respectivo.

Toledo possui outros monumentos admiráveis, igrejas, recintos fortificados, mosteiros, portas, torres e casas particulares, construídas do século XII ao século XVI. A partir deste século e em virtude de transferência da corte, ali instalada, para Madrid, os palácios foram-se derruindo e depois entregues ou cedidos a ordens religiosas. Ainda restam algumas construções de estilo árabe, as quais chamam sempre a atenção do turista apreciador dessas obras de arte e paciência de uma época bem distante da nossa.

Falta-nos ainda falar da *Casa del Greco*, casa que o grande pintor nunca habitou e que tem este nome como homenagem do Marquês de la Vega, que adquiriu essa propriedade e a reconstruiu, como amigo da cidade. O interior não possui beleza de construção. É muito simplesmente uma residência toledana dos princípios do século XIX, mobilada e decorada com objectos antigos e típicos de toda a Espanha. Mas as pinturas que decoram as salas são, no entanto, no-

táveis. Esta bela colecção de quadros célebres tem tal importância que os artistas e todos os apreciadores de pintura nunca deixam de visitar este museu.

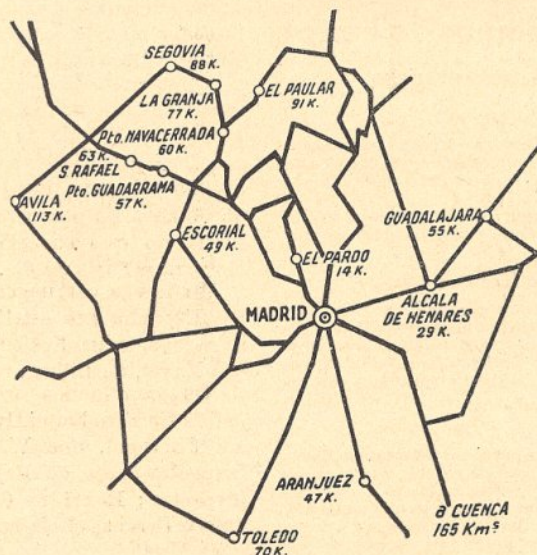
Regressemos a Madrid para, no dia seguinte, fazer nova digressão, desta vez ao Escorial, que fica a 51 quilómetros de distância, pela linha de caminho de ferro do Norte, e 49 por estrada. Também se pode ir e regressar no mesmo dia, com tempo suficiente para tudo observar demoradamente.

O estrangeiro é atraído pela fama mundial do seu Mosteiro, grandioso edifício mandado construir por Filipe II. Duraram as obras da sua construção vinte e um anos tendo começado em Abril de 1563 e terminado em 13 de Setembro de 1584. Gastaram-se nessas obras seis milhões e meio de pesetas.

Destaca-se o Mosteiro do Escorial num fundo de montanhas, a 1.028 metros de altitude, na Serra

Carpetana, e ali fundado em acção de graças a S. Lourenço, porque foi a 10 de Agosto de 1557 que os espanhóis obtiveram a vitória de S. Quetin sobre as tropas francesas. Filipe II em 1559 tratou de pôr em prática o respectivo projecto. Arquitectos, médicos e teólogos estudaram as condições atmosféricas do sítio e localizaram as nascentes de água, e esses estudos arrastaram-se por dois anos.

Erradamente se escreveu que a construção do nosso convento de Mafra havia sido anterior à do Escorial. Só em 1717 foi lançada a



Crôquia das comunicações de Madrid, por estrada, com as localidades turísticas mais importantes e próximas da capital espanhola



Vielas de Toledo

primeira pedra para a construção do convento de Mafra, cujos trabalhos foram dados por findos em 1735, cento e cinquenta e um anos depois da conclusão do Escorial, que mede 207 metros de comprimento por 161 de largo, e tem 16 pátios, 9 torres, 15 claustros, 86 escadas, 500 celas, 1.200 portas e 2.673 janelas. Contém 1.600 pinturas a óleo e a sua entrada principal ostenta uma estátua de S. Lourenço; de 4 metros de altura.

A Basílica é uma obra de arte imponente, com a sua fachada principal e as suas torres de pedra que medem, na sua totalidade, 72 metros. Nesta Basílica estão depositados os restos mortais do malgrado fundador e defensor da falange espanhola, José António Primo de Rivera.

O Panteão dos Reis, no estilo barroco, possui magníficos portões de bronze trabalhados ao gosto do tempo. Dão passagem à escadaria de mármore que nos conduz aos túmulos de Reis e Infantes, depositados nas 3 câmaras sepulcrais.

Aranjuez deve a sua celebridade ao seu palácio e aos seus jardins. De Madrid, por estrada ou caminho de ferro, a distância até lá não atinge cinquenta quilómetros. É uma povoação antiga dos tempos romanos, e que pertenceu, na Idade Média, aos Mestres da Ordem de Santiago.

Em 1561, Filipe II ordenou a construção dum palácio, encarregando dos seus respectivos planos Juan de Toledo e Juan de Herrera. As obras, dispendiosas, prolongaram-se pelos reinados de Filipe II e Filipe IV, atingiram o ano de 1715, entraram pelos reinados de Fernando VI e Carlos III, e só, finalmente, no reinado de Carlos IV, terminaram. Gastaram-se fortunas na construção desse palácio.

Até 1890 era Aranjuez o recanto predilecto da Côrte, que ali passava os deliciosos dias da primavera, gosando a doçura dos famosos jardins, que encerram uma beleza surpreendente, com as inúmeras variedades das suas flores, que exalam perfumes estonteantes. No jardim da Ilha há que admirar as fontes de Hércules, Anteo, Ceres, Niños, Hidra, Apolo e Delfins, Arpias, Venus, Diana, Baco e Neptuno; e o Salão dos Reis Católicos; no do

Príncipe não se deve deixar de admirar a Porta do Príncipe, da Primavera, Apolo, Blanco, Casita, Lavrador e as fontes do Fauno, Atlantes e Narciso, Diana, Apolo, etc., etc..

Ávila fica a 115 quilómetros de Madrid. Chamam à cidade, rodeada por uma muralha, terra de Santos e heróis. Construída no Século XI, é a pátria da Doutora Santa Tereza de Jesus, e possui, como principais monumentos, a Catedral, a Igreja de S. João, onde foi baptizada Santa Tereza, e as Igrejas de S. Vicente, S. Pedro e S. Segundo.

Quem desejar regressar a Portugal por Salamanca, aproveite o passeio por Ávila, cidade de mais de 17.000 habitantes, e situada entre a serra do seu nome e a Paramera, a 1.100 metros do nível do mar. É a povoação de maior altitude de Espanha. A seus pés desliza o rio Adaja. Uma vez em Avila, merece a pena ali almoçar e depois seguir, à tarde, até Ciudad Rodrigo, pernoitando no seu maravilhoso Parador e seguindo, no dia imediato, para a nossa fronteira. Como é aconselhável aproveitar o tempo, antes do almoço um passeio pela típica cidade, que é bastante fria no inverno, encanta-nos os olhos e abre-nos o apetite para uma excelente refeição. A sua situação e os deliciosos ares da montanha criam um admirável ambiente aos seus visitantes.

Cidade essencialmente histórica, com um passado glorioso, as suas muralhas constituem o seu principal monumento. A sua construção data do ano 1090. O Rei Afonso VI depois da última conquista da cidade, decidiu repovoá-la com gente das Astúrias, Leão e Galiza, e, com operários e mestres empreenderam-se os trabalhos de fortificação com grande actividade. Estas muralhas são consideradas como a mais completa edificação militar da Idade Média que existe na Europa.

(Continua)



Parte inferior do quadro *Enterro do Conde de Orgas*, de Greco, existente na Igreja de S. Tomás, em Toledo

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Electrificação Ferroviária do Brasil

Da *Revista Ferroviária* transcrevemos o curioso estudo do engenheiro da Central do Brasil, sr. Jorge Bualamarqui:

«A electrificação dos caminhos de ferro brasileiros tem-se realizado com uma lentidão extraordinária, pois somente existem 1200 quilómetros de linhas electrificadas para uma extensão total de 36.800 quilómetros, ou seja, cerca de 3%. somente da extensão total das nossas linhas que estão electrificadas.

Por diversas vezes, como membro da Comissão do Plano Geral de Viação Nacional e em teses escritas para Congressos de Engenharia, temos pleiteado a organização de um Plano Geral de Electrificação dos Caminhos de Ferro Nacionais, ainda, porém, sem resultado.

No presente artigo, desejamos divulgar dados que obtive na França sobre a electrificação em corrente monofásica de 50 ciclos inaugurada em trecho de 78 quilómetros entre Aix-Les-Bains e La Roche-sur-Foron.

A experiência na França não teve prioridade, pois na Alemanha, desde 1936, existe um trecho electrificado na linha Hollental, que foi a primeira linha electrificada com frequência de 50 ciclos.

Visitámos a linha de Aix-Les-Bains que tem um perfil variado: rampa de 1,6% e vários túneis. A electrificação do trecho, apesar de ter 78 quilómetros, foi realizada com a construção de uma única subestação em Annecy, que possui dois transformadores de 6.000 KVA para rebaixar a alta tensão de 42.000 volts de rede geral para 20 mil volts da rede aérea.

A subestação é de uma simplicidade extraordinária, pois com dois transformadores e respectivas chaves de óleo, ocupa um espaço de 3 metros por 4 metros e é, portanto, muito mais simples do que as nossas subestações com transformadores e rectificadores.

A rede tem um único fio de contacto, com 85 milímetros quadrados de secção, e um mensageiro, com 42 milímetros quadrados.

Este sistema, de simplicidade ideal, tornou justificável a sua introdução na França, onde já existem 3.634 quilómetros de linhas electrificadas com corrente contínua.

Conforme estudos realizados na França, a economia de despesas de primeira instalação atinge a 38% sobre a electrificação em corrente contínua em relação à corrente monofásica de 50 ciclos.

A economia na rede aérea atinge 33% e nas subestações, 75%.

A dificuldade de resolver de locomotivas, podendo trabalhar nos dois trechos com corrente contínua e monofásica, foi completamente solucionada, ou por meio de grupos monofásicos contínuos, transportados na própria locomotiva, ou pelo uso de locomotivas com rectificadores «ignitron». Esta última solução abre também um novo horizonte, pois na *linha da Pensilvânia* foram postas em tráfego, com grande sucesso, duas locomotivas de carga de 6.000 HP com «ignitrons» e corrente monofásica de 60 ciclos.

Corrente contínua ou monofásica

Os debates sobre a superioridade da corrente contínua sobre a corrente monofásica, foram, assim, reabertos e convém que seja feito um rápido resumo das vantagens das duas soluções para melhor compreensão do assunto.

A electrificação com corrente contínua desenvolveu-se, depois da primeira guerra mundial, na França, na Holanda e na Espanha, com a tensão de 1.500 volts, e na Bélgica e no Brasil com a tensão de 3.000 volts.

A corrente monofásica desenvolveu-se na Suíça, na Alemanha, Suécia, Inglaterra, Estados Unidos (*no Caminho de Ferro Pensilvânia* e na *New York e New Haven*). Na Itália a electrificação dividiu-se em corrente trifásica e contínua.

A principal vantagem da corrente contínua reside na alta flexibilidade dos motores em série para serviços de muitas demarragens, como dos subúrbios ou linhas pesadas. Nos motores em série, isto é, o enrolamento do indutor está em série com o do induzido e a corrente que percorre o indutor e o induzido é a mesma. O esforço de tracção, conforme se sabe, é proporcional à intensidade da corrente e, portanto, quando a velocidade é nula, no momento de partida, o esforço de tracção é máximo, facilitando a demarragem. No caso de rampas, a velocidade diminui, aumenta a intensidade da corrente e, portanto, aumenta o esforço de tracção. Os motores em série de corrente con-

tínua têm, portanto, grande flexibilidade e sem efeitos de indução nos circuitos telefônicos e telegráficos.

A electrificação com corrente contínua atingiu um grau de aperfeiçoamento técnico próximo da perfeição. As locomotivas de corrente contínua, satisfazem a todas as exigências técnicas do tráfego pesado e rápido, porém, têm uma grande desvantagem. O custo das instalações fixas é extremamente elevado. As subestações são muito custosas, pois devem possuir transformadores e rectificadores. Os motores de corrente contínua estão limitados para tensão de 3 mil volts. Esta extensão é baixa no caso de linhas de tráfego intenso, o que requer grandes parcelas de energia eléctrica e rede aérea com alta secção de cobre.

Corrente monofásica

O motor série de corrente monofásica, em princípio, comporta-se como o motor de corrente contínua. Existe, porém, um fenómeno suplementar ocasionado pela força electromotriz induzido nas espiras em comutação. Esta força electromotriz tem duas componentes: uma dinâmica, provocada, como na corrente contínua, pela inversão da corrente; e outra, de origem estática, provocada pela forma pulsatória do fluxo indutor.

Esta força electromotriz estática, denominada, também, de transformação, por analogia à que se produz nos transformadores, ocasiona fortes centelhas na derramagem. Esta força electromotriz é proporcional ao fluxo e à frequência. A solução que ocorreu, em primeiro lugar, foi a redução da frequência a metade, 25 ciclos, ou a terça parte, 16 2/3.

Esta solução encareceu extraordinariamente o sistema de electrificação com corrente monofásica, porque exigiu a construção de subestações conversoras de frequência de 50 ou 60 ciclos para a metade ou rara a terça parte do valor.

Diversas indústrias europeias importantes, conseguiram construir novos motores monofásicos sem necessidade de redução de frequência, procurando diminuir a força electromotriz estática, diminuindo o fluxo por polo, o que se conseguiu aumentando o número de polos. O ideal seria aumentar o número de polos de 3 vezes para se passar da frequência de 16 2/3 para 50; na prática, porém, este aumento de números de polos não foi possível atingir, porém, conseguiu-se, sem triplicar o número de polos, com outros aperfeiçoamentos, construir motores monofásicos que trabalham perfeitamente, sem a frequência de 50 ciclos.

As vantagens desta solução, decorrentes da simplificação das subestações dotadas somente de transformadores, da redução do número de subestações, que poderão ser espaçadas de 70 quilómetros, da diminuição de secção de cobre da rede

aérea, de 500 milímetros quadrados, para tensão de 1.500 volts, de 250 milímetros quadrados, para tensão de 3 volts para somente 150 milímetros quadrados para tensão monofásica de 20 mil volts, são ponderáveis, pois permitem reduzir extraordinariamente as despesas de primeira instalação.

Na electrificação com corrente monofásica de 50 ciclos, resta ainda avaliar as quedas de tensão nas linhas de contacto que dependem do espaçamento das subestações e da secção de cobre da rede aérea. A queda de tensão com corrente de 50 ciclos deve ser maior do que com frequência de 16 2/3 porque a reactância de linha aumenta com a frequência. Entretanto, conforme foi verificado na França, e por medidas directas efectuadas na linha de Hollental, verificou-se que a queda de tensão observada nas linhas electrificadas a 15.000 volts, e frequência VF B/C, é praticamente igual à queda de tensão nas linhas electrificadas a 16.000 volts e 50 ciclos, e para tensões até 25.000 volts, não existe, praticamente, queda de tensão apreciável.

Tipos de locomotivas

As soluções possíveis para diversos tipos de locomotivas podem classificar-se em três principais:

As soluções com motores directos, nas quais a energia em corrente monofásica age directamente sobre os eixos sem nenhuma transformação a não ser o abaixamento da voltagem por transformadores estáticos.

As soluções com motores em grupos, nos quais a energia em corrente monofásica é transformada na locomotiva em corrente contínua.

Soluções monotrifásicas, nas quais a corrente monofásica de 50 ciclos, captada na linha de contacto no sistema trifásico à alta tensão da rede geral, é transformada na locomotiva em corrente trifásica à baixa tensão.

Na visita que fizemos na França, tivemos ocasião de observar quatro tipos de locomotivas projectadas pela Oerlikon — Alsthom e Le matériel Electrique. Estas locomotivas têm 6 eixos e potência contínua igual ou superior a 3.000 cavalos e carga por eixo de 19 toneladas, podendo rebocar trens de 500 toneladas em rampas até de 2%. As quatro locomotivas podem circular em trechos de corrente monofásica e corrente contínua.

A locomotiva da Oerlikon tem potência total, em regime contínuo, de 4.100 cavalos e pode circular nos trechos de corrente contínua de 1.500 volts, com potência reduzida, pois é dotada de um grupo contínuo monofásico.

A locomotiva da Alsthom tem potência total de 3.600 cavalos, em regime contínuo, e pode circular nos trechos de corrente contínua de 1.500 volts, pois é dotada de um grupo contínuo.

O terceiro tipo possui um grupo mono-contí-

Jardim Zoológico de Lisboa

Mais uma festa encantadora,
para celebrar o Grande Roseiral

Mais uma tarde de encanto e de festa o sr. Professor Fernando Emídio da Silva proporcionou aos amigos do Jardim Zoológico, em 21 de Maio, quando o Grande Roseiral, que é um dos melhores motivos de orgulho desta linda cidade de Lisboa, se apresentava no apogeu da sua floração. Entre os seus numerosos convidados — os jornalistas nunca foram nem são esquecidos — viam-se as alunas e os alunos do 3.º, 4.º e 5.º anos da Faculdade Direito, a quem o sr. Dr. Fernando Emídio da Silva dispensa, como verdadeiro mestre que é, amizade sincera.

Após a visita ao Roseiral, constituído por três mil roseiras, vindas, muitas delas, da Holanda, Luxemburgo, Bélgica, França e Inglaterra, houve um «garden-party», com delicioso serviço de chá. E como nas demais reuniões, o sr. Prof. Fernando Emídio da Silva encantou a assistência com a sua palavra elegante, de verdadeiro artista. Depois de dirigir justos elogios aos seus mais chegados colaboradores, referiu-se à idade do Jardim: setenta anos. Mas o jardim, contudo, não está aposentado, porque, remoçado de ano para ano, nunca poderá atingir o limite de idade.

Dirigindo-se aos seus alunos, disse-lhes que, este ano, no Jardim, tinham morrido seis raposas... Mas logo os preveniu de que ainda estavam vivas, de excelente saúde, trinta e duas...

O sr. Dr. Sousa Monteiro, antigo juiz do Supremo Tribunal de Justiça, que falou em seguida, recordou o antigo Jardim para dar relevo às obras de renovação, brilhantíssimas, que o sr. Dr. Fernando Emídio da Silva ali realizara.

E como, desta vez, havia o concurso duma orquestra, a mocidade dançou animadamente até ao pôr do Sol.

As alterações nos horários do «rápido» do Porto e do «Sud-Express»

Desde 17 do mês passado o «rápido» do Porto, n.º 1, sai do Rossio às 8 e 30 e chega a S. Bento às 18 e 40; e o n.º 4 parte de S. Bento às 18 e 20, para chegar ao Rossio às 23 e 40. Este comboio passa a ter unicamente, 1.ª e 3.ª classes, e não 1.ª e 2.ª, como até aqui, e parará, também, em Estarreja e Ovar.

Neste percurso Lisboa-Porto circula, também, o comboio Foguete, unicamente com 1.ª classe, com o seguinte horário: diariamente, com paragens unicamente em Coimbra B, Aveiro, Gaia e Campanhã, e partida de Santa Apolónia às 9 e 50, com chegada a S. Bento às 19 e 33, para chegar a Santa Apolónia, às 23 e 45; e às terças, quintas e sábados com partida de Santa Apolónia às 19 e 25, para chegar a S. Bento às 23 e 43; e partida de S. Bento às 9 e 15, para chegar a Santa Apolónia às 13 e 35. No período de 1 de Julho a 15 de Outubro este comboio será também diário.

No que se refere ao «Sud-Express», cuja viagem Lisboa-Paris foi encurtada de cinco horas, pois se gastará no percurso vinte e nove horas e quarenta e cinco minutos, passou a ter, também, 2.ª classe e efectua-se mais uma vez por semana. O horário é o seguinte: aos domingos, segundas, quartas e sextas-feiras, partida de Lisboa-Rossio às 12 e 55; passagem em Hendaia às 10 e 45 e chegada a Paris às 11 e 50, passagem em Hendaia às 19 e 46 e chegada a Lisboa-Rossio às 17 e 40, aos domingos, terças, quartas e sextas-feiras.

nuo que transforma a corrente monofásica da linha de contacto em corrente contínua.

A potência desta locomotiva é de 3.500 volts com a particularidade de poder circular em plena potência em corrente contínua de 1.500 volts, ou em corrente monofásica a 50 ciclos.

A fábrica Alsthom ainda construiu outra locomotiva equipada com rectificadores de mercúrio, para transformação da corrente monofásica em corrente contínua.

Finalmente, a S. N. C. F. F. encomendou à Westinghouse, nos Estados Unidos, uma automotriz dotada de «ignitrons».

Em conclusão, verifica-se que as indústrias principais da Europa: a Siemens, Brown Boveri, A. E. G., Oerlikon e Alsthom, interessaram-se pelo novo sistema e estão prosseguindo com estudos de

aperfeiçoamentos das futuras locomotivas para trabalhar nas duas correntes monofásicas e contínuas.

Na França já foram iniciados os estudos de electrificação de um novo trecho entre Valenciennes e Thionville, provando-se que a electrificação será remuneradora com um rendimento da ordem de 15%.

O tipo de corrente monofásica ou contínua para o Brasil, dependerá de Estudos profundos para cada caso especial. Deveremos, entretanto, levar em consideração a nova experiência tão racional da electrificação com corrente monofásica de 50 ciclos ou 60 ciclos. De qualquer forma, no futuro Plano de Electrificação das Ferrovias Brasileiras, deverá ser eliminada a imposição da electrificação com corrente contínua a 3.000 volts, constante do Plano Geral de Viação Nacional.

A Festa Anual do Batalhão Expedicionário de Sapadores de Caminho de Ferro

A reunião anual do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário à França na Grande Guerra de 1914, deixa sempre gratas e imperecíveis recordações a todos os que a ela assistem. Como de costume, a deste ano, efectuada no dia 24 do mês passado, foi uma festa magnífica por todos os motivos, sendo de louvar a comissão executiva que tudo previu e organizou carinhosamente de forma a que, mais uma vez, tal acontecimento se revestisse de brilhantismo.

A comemoração do 34.º aniversário do regresso a Portugal do Batalhão reuniu cerca de 260 antigos combatentes, alguns deles vindos especialmente de várias localidades do País, podendo dizer-se que estavam ali representadas todas as províncias. E todos confraternizaram com aquele espírito de camaradagem e solidariedade que é já uma tradição de «O Sempre Fixe». À maneira do ano transacto, a festa celebrou-se na Colónia de Férias que a FNAT mantém na Costa da Caparica, em cuja capela o rev. dr. Avelino de Figueiredo, antigo capelão do regimento, rezou missa por alma dos combatentes falecidos. Depois, no vastíssimo refeitório da FNAT, realizou-se o almoço de confraternização. Antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão assistiram ao banquete que decorreu numa atmosfera de convívio íntimo, e foi pretexto para evocar as horas amargas dos campos de batalha, os momentos difíceis da nossa participação no conflito mundial, e reviver ainda, com saudade, outros instantes vividos em terras de França, dos quais se guarda a inesquecível imagem.

Presidiu ao banquete o sr. general Raúl Esteves, antigo comandante do Batalhão, que tinha à sua direita os srs. engenheiros D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Salema Garção, Fernando Arruda, Ligório Canas, António Abrantes, Manuel Perestrelo e dr. Sousa Amado; e à esquerda os srs. major Manuel Domingos, em representação do sr. dr. Quirino Mealha, director da FNAT, tenentes-coronéis João Pereira Dias, actual comandante do Batalhão, e Cortez Lobão; e rev. dr. Avelino de Figueiredo, engenheiros Carlos Alves e Almeida Graça e major Rosa Bastos, presidente do município de Loures.

Carlos d'Ornellas, leu os telegramas recebidos entre eles um do sr. tenente-coronel Ricardo Pereira Dias.

Aos brindes, usou em primeiro lugar da palavra, o sr. eng.º D. Rodrigo de Serpa Pimentel, na qualidade de presidente da comissão organizadora de festas. Saudou os combatentes, enaltecendo o seu inquebrantável espírito de coesão, traço característico dos homens do «Sempre Fixe», e a devoção com que vêm participar nestas reuniões, verdadeira romagem de saudade e alta demonstração das melhores virtudes de camaradagem. Teve para com o sr. João Camarinhas palavras de muito apreço destacando a dedicação que ele sempre põe na organização destas festas. E saudou o sr. general Raúl Esteves como figura distintíssima de militar e homem de rara energia moral. É um soldado às ordens da Pátria sempre que seja necessário — disse ao concluir o seu breve discurso, que provocou uma grande ovação.

Falou depois o sr. tenente-coronel Cortez Lobão que, referindo-se ao 34.º aniversário do regresso do batalhão, pôs em relevo o inextinguível patriotismo dos portugueses e o importante papel que o Regimento desempenhou na primeira guerra mundial. Relembrando os factos gloriosos da unidade, observou que a expedição a França ficou gravada no Livro de Ouro dos Sapadores de Caminhos de Ferro. Brindou pelo sr. general Raúl Esteves, brinde a que a assistência se associou numa vibrante manifestação de simpatia, e pediu, depois, meio minuto de silêncio pelos camaradas desaparecidos. Terminou com um «Viva o Batalhão!», entusiasticamente correspondido. A orquestra da FNAT executou então «A Portuguesa» cantada por toda a assistência. Foi um momento impressionante, vendo-se os olhos de alguns velhos combatentes marejados de lágrimas.

Em seguida falou o rev. dr. Avelino de Figueiredo relembrando os dias da guerra e focando a inalterável amizade que une os homens do «Sempre Fixe». O antigo sargento Victor Hugo Pereira da Silva, pronunciou depois a sua saudação ao sr. general Raúl Esteves e ao actual comandante da unidade, saudação que tornava extensiva a todos os sargentos, cabos e soldados do Batalhão. Brindou pela Comissão Organizadora da festa e pelo director da FNAT, manifestando em nome de todos o desejo de que as reuniões anuais do Corpo Expedicionário do «Sempre Fixe» continuem a realizar-se naquele local. O antigo soldado Adriano Monteiro começou por se associar à manifestação

de pesar momentos antes feita aos seus camaradas mortos na guerra. Evocou a obra realizada pelo sr. general Raúl Esteves quando administrador da C. P. e pôs em relevo as atitudes de desassombro que o grande militar toma sempre que as circunstâncias o exigem.

O sr. tenente-coronel João Pereira Dias brindou pelas prosperidades do Batalhão, que considerava uma família. O sr. major Manoel Domingos pronunciou também breves palavras de saudação.

Em nome da Imprensa ali representada, falou Carlos d'Ornellas, nosso prezado director. Lembrou a recente romagem dos ex combatentes aos campos de luta de Flandres acentuando que ela foi uma excelente manifestação de camaradagem. Fez votos para que estas reuniões anuais do Batalhão se mantenham, porque são um exemplo vivo dos tradicionais laços afectivos que unem todos os homens do «Sempre Fixe».

Encerrou a série de discursos o sr. general Raúl Esteves. Evocou a sua permanência no Batalhão, a existência exemplar da unidade no conjunto das forças armadas do País, o seu prestígio e as proveitosas lições que deu como escola de disciplina ao serviço da Nação. Nada se perdeu desse trabalho, nada se perdeu desse esforço. Ainda hoje o Batalhão está dando a Portugal uma grande lição, o patriotismo que sempre uniu os seus homens. Cada português é sem dúvida um

patriota que não precisa de alheios exemplos. Estamos sempre prontos a servir a Pátria até ao sacrifício no cumprimento do mais alto e nobre dos deveres.

«Nós somos portugueses e portugueses queremos morrer».

Agradeceu as manifestações de simpatia que lhe tinham tributado. Distinguiu entre elas, a do antigo soldado Adriano Monteiro, e a propósito afirmou que muitas vezes o mais modesto elemento militar pode alcançar, por actos que o sobrelevam, os mais altos postos.

Concluiu brindando por Portugal e pelo Batalhão.

O antigo clarim do «Sempre Fixe», Pedro Freitas, tocou «Après la guerre finie», canção com que a França se despedia do corpo expedicionário quando do seu regresso em 1919 a Portugal, e a canção patriótica «Madelon».

A festa terminou com um espectáculo de variedades pelo conjunto artístico da FNAT, em que colaboraram Fernando Ferreira, Ilda Mendes, Fernanda Alves, Maria Zuzette, Eduardo Frute, Madalena Sampaio e Ana Paula Ribas.

O locutor daquele conjunto, Luís Gonzaga, referindo-se aos ex-combatentes teve esta frase que aqui se regista com muito agrado: «Soldados de Portugal que choram à partida e riem na frente de batalha».

Homenagem ao Sr. Duque de Palmela

O Grupo dos Amigos de Olivença promoveu, na Casa do Alentejo, na noite de 29 de Maio, um banquete de homenagem ao sr. Duque de Palmela, antigo embaixador de Portugal em Londres. Presidiu o homenageado, que tinha à direita os srs. general Raúl Esteves, presidente da assembleia geral do Grupo; tenente-coronel Pereira da Conceição e escritor Amadeu Rodrigues Pires; e, à esquerda, os srs. Visconde de Santarém, general Ferreira Martins e conde do Funchal.

O sr. general Raúl Esteves, que foi o primeiro orador, justificou a homenagem, inteiramente devida a um português de rija têmpera, que se impõe ao respeito e á simpatia dos seus compatriotas. O grupo, convidando-o para exercer o cargo de presidente da Direcção, na vaga aberta pelo falecimento do saudoso professor Queiroz Veloso, conquistara mais um moivo de prestígio, pois o sr. Duque de Palmela, diplomata ilustre, com serviços prestados no País, é também o conti-

nuador de uma das mais ilustres famílias de Portugal.

Falou em seguida o sr. tenente-coronel Pereira da Conceição, que depois de prestar também homenagem ao sr. Duque de Palmela, dissertou com muito interesse sobre os regimentos portugueses que têm a sua história ligada a Olivença e que são os de Infantaria 3 e 15, aquartelados, respectivamente, em Beja e Tomar, e o de Cavalaria 3, de Estremoz.

O sr. coronel José Cravo leu, em seguida, alguns sonetos alusivos a Olivença.

O sr. Duque de Palmela, ao agradecer as provas de consideração que lhe haviam sido dispensadas, afirmou que fora com muito prazer que aceitara o cargo de presidente da junta consultiva do Grupo. A propósito da sua actuação diplomática em Londres, como embaixador de Portugal, teceu o elogio do povo inglês, que se mostrou calmo e heróico durante a última grande guerra.

Quartel de Sapadores de Caminhos de Ferro

O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, uma das mais gloriosas unidades do Exército Português—e a que estão ligados muitos nomes ilustres, entre os quais os dos srs. general Raúl Esteves, brigadeiro Frederico Vilar e Tenente-coronel Pereira Dias, recebeu, na tarde de 29 de Maio, a visita dos srs. Ministro e Subsecretário do Exército, que ali foram inaugurar dois importantes melhoramentos: a nova cozinha e o amplo e magnífico refeitório.

A inauguração desses melhoramentos foi integrada nas festas comemorativas da Revolução de 28 de Maio, na qual participou destacadamente o Batalhão, sob o comando do então coronel Raúl Esteves.

O sr. Ministro do Exército, que chegou ao quartel às 17 horas, acompanhado do sr. subsecretário do Estado, era aguardado pelos srs. generais Leonel Vieira e Santos Calado, respectivamente, governador militar de Lisboa e director da Arma de Engenharia; e tenente-coronel Pereira Dias, comandante do batalhão, com os quais passou revista à companhia. Entre os antigos oficiais da unidade viam-se os srs. tenente-coronel Cortês Lobão e major Mário Costa.

Depois de se ter procedido à cerimónia simbólica do encerramento da antiga cozinha, que ficou fechada a cadeado, inaugurou-se a nova cozinha, ampla, alegre, com caldeiras a vapor, lavabos para a louça, e em que se poderão preparar, normalmente, mil refeições de cada vez.

O refeitório, com 600 metros quadrados de superfície, dispõe de grandes mesas, tem numerosas

janelas, os candeeiros são artísticos e foram feitos nas oficinas dos Sapadores. Nesse amplo salão avultam as armas da unidade, e a legenda do Batalhão: «Sempre fixe—Sempre prontos a morrer pela Pátria». — Nos aparadores vê-se a linda louça rústica de Alcobaça e, dominando a espaçosa quadra, há um grande pano de azulejo alegórico ao batalhão:— uma locomotiva rebocando uma composição militar, desenho de Alberto Reis e pintura de João Barata.

Feita a inauguração destes melhoramentos, o sr. Ministro do Exército, General Abranches Pinto, felicitou o sr. Capitão Gerardo Freire, que dirigiu os trabalhos do ferro forjado, e o sr. Tenente-coronel Pereira Dias, comandante do batalhão pelos notáveis melhoramentos ali introduzidos.

Foi servido depois o rancho aos soldados, cerca de quatrocentos, ao qual assistiram o sr. Ministro e a sua comitiva, a que se seguiu, na sala dos oficiais, um fino lanche.

Antes de se retirar, o comandante da unidade agradeceu num curto improviso, a presença do Ministro, e enalteceu as atenções dos seus superiores para com o Batalhão. O Ministro disse ficar reconhecido pelo que se tem feito de bom nas unidades do exército e lamentou que a velha cozinha que tantas praças alimentou fosse assim fechada bruscamente com um cadeado ferrugento, quando à mesma se devia prestar homenagem condigna ao seu passado. O sr. Ministro do Exército, depois de felicitar vivamente os oficiais que dirigiram as obras, srs. major Costa Monteiro e capitães João Latino e Serra e Costa, retirou-se.





Recortes sem comentários

Viajar em silêncio

OSLO — Vai ser feito um escrutínio entre os passageiros regulares dos comboios suburbanos de Oslo a fim de ser averiguado se desejam compartimentos nos comboios onde seja proibido falar, durante as horas de maior movimento.

Seriam postas ao serviço carruagens especiais para as pessoas que desejam viajar de ou para o trabalho, em silêncio. — (R.).

Prisioneiros da Coreia

PARIS — Cinco freiras estão entre os 14 prisioneiros civis franceses que os comunistas norte-coreanos libertaram. Segundo anunciou o Governo russo à Embaixada da França em Moscovo, os 14 prisioneiros devem chegar brevemente à capital soviética.

Dias antes, Molotov anunciara às autoridades diplomáticas francesas que ia empregar os seus esforços para conseguir essa libertação, fazendo igual promessa às autoridades britânicas acerca dos civis ingleses presos na Coreia, entre os quais se contam alguns missionários. — ANI.

Um «herói»...

O caixeiro viajante italiano Gaetano Polverelli, de 30 anos, sentou-se num restaurante, numa localidade próximo de Teramo, para tomar uma refeição, depois de declarar: Desafio quem quer que seja no mundo a comer tanto como eu.

Depois «engavetou» uma omeleta de 12 ovos, um cabrito de 10 quilos (chupando bem os ossos) dois quilos de maçãs e um quilo de pão. Regou a «frugal» refeição com seis litros de vinho e cinco copos de licor.

Um eriado, espantado, declarou: «Foi uma refeição para 22 homens».

Polverelli, que diz pesar «mais de cem quilos», quase pôs doido o oficial de rancho, durante a guerra, comendo 60 ovos estrelados de uma só vez. — (R.).

Este é dos tais que comem para morrer... com toda a satisfação! Bom proveito...

(Da Região de Leiria)

Uma mulher cheia de sorte

BRISBANE, 23 de Abril — A senhora G. Riordan, de 65 anos, entrou hoje nesta cidade em cima do para-choques de um comboio. A mulher declarou a empregados ferroviários, espantados com o que estavam a ver, que não conseguira afastar-se, ao atravessar a linha, numa estação suburbana, agarrando-se então ao para-choques. Tem um tornozelo ligeiramente inchado e um golpe num dedo. — (R.).

Um paraquedista caiu de um 11.º andar e fracturou apenas uma costela

CHICAGO, 26 — Um operário, que disse que o seu treino como paraquedista, durante a guerra, lhe ensinara a maneira de cair, despenhou-se da altura de 11 andares, ontem, e partiu apenas uma costela.

Thomas Grace, de 27 anos, estava a trabalhar num edifício de Chicago. Disse que estava «a descansar um bocadinho» quando uma broca pneumática com que trabalhava começou a funcionar subitamente e o atirou para o ar. Caiu do 11.º andar para um telheiro de pedreiros, no terceiro andar e foi atirado como uma bola para o chão.

«Devo ter-me esquecido do meu páraquedas» — disse às pessoas que acorreram em seu socorro. — (R.).



PARTE OFICIAL

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Decreto-Lei n.º 39.139

O «Diário do Governo», série I, n.º 55, de 19 de Março de 1953, publica o seguinte:

Sendo necessário prosseguir com intensidade os trabalhos de construção do caminho de ferro do Limpopo, em ordem a futura ligação do porto de Lourenço Marques com o território da Rodésia do Sul, e tendo-se acordado com o Export-Import Bank de Washington um contrato de empréstimo para aquisição do necessário equipamento e material;

Usando da faculdade 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 1.º E' o Governo autorizado, pelos Ministérios das Finanças e do Ultramar, a celebrar com o Export Import Bank de Washington um contrato de empréstimo até à importância de 17.000.000 de dólares, ou seu contravalor em escudos, destinado à construção e apetrechamento do caminho de ferro do Limpopo.

Art. 2.º O juro do empréstimo a que se refere o artigo anterior não poderá exceder 4 por cento e a sua amortização realizar-se-á em prazo não superior a vinte anos, a contar de 15 de Abril de 1958. O contrato será celebrado entre o Embaixador de Portugal em Washington, como representante do Governo Português, e o presidente do Export-Import Bank, de Washington, ao seu directo representante. A minuta do contrato será aprovada em Conselho de Ministros.

Art. 3.º O Governo porá à disposição da província de Moçambique, para os fins designados e até à importância correspondente à aquisição dos equipamentos indispensáveis, as somas provenientes do empréstimo nos termos dos artigos anteriores, considerando-se a província devedora das mesmas somas para com o Tesouro da metrópole.

Art. 4.º No Orçamento Geral do Estado serão inscritas as verbas necessárias ao pagamento dos encargos do empréstimo a que este diploma se refere e, como compensa-

ção, inscrever-se-ão em receita as importâncias a entregar ao Tesouro pela província de Moçambique, nos termos constantes do artigo seguinte.

Art. 5.º A província de Moçambique inscreverá obrigatoriamente no seu orçamento, como despesa preferencial, as importâncias correspondentes ao contravalor em moeda nacional dos encargos de juros e anuidades de amortização do empréstimo a que se refere este decreto-lei e depositará, com sessenta dias de antecedência sobre o respectivo vencimento, as referidas importâncias nas caixas do Tesouro da metrópole.

Art. 6.º Para boa execução do artigo anterior serão enviadas cópias do contrato;

a) A Direcção-Geral da Contabilidade Pública, que, através da sua 1.ª Repartição, estabelecerá uma conta corrente e tomará, até à extinção do empréstimo, as providências necessárias para a inscrição na receita e na despesa do Orçamento Geral do Estado das quantias que se vencerem no decurso de cada ano;

b) A Direcção-Geral da Fazenda Pública, que, junto da Direcção-Geral de Fazenda, do Ministério do Ultramar, fará as diligências necessárias por forma a darem entrada, dentro do prazo estabelecido no artigo 5.º, as importâncias que constituirão o reembolso dos encargos a satisfazer;

c) A Direcção-Geral de Fazenda, do Ministério do Ultramar, que vigiará o rigoroso cumprimento por parte da província de Moçambique do estipulado no artigo 5.º, remetendo às Direcções-Gerais da Contabilidade Pública e da Fazenda Pública duplicados das guias de entrega nas caixas do Tesouro da metrópole das importâncias que tiverem de ser satisfeitas por conta do Orçamento Geral do Estado.

Art. 7.º As folhas para satisfação dos encargos a que faz referência o artigo 4.º serão processadas pela Direcção-Geral da Fazenda Pública e a sua verificação e liquidação competirá à 2.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública.

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

Paços do Governo da República, 19 de Março de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Águeda de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomas — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.*

Para ser presente à Assembleia Nacional.

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 L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.da

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», III série, n.º 106, de 5 de Maio de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com rectificações, por despacho de 28 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos preços especiais para o transporte de palha de arroz prensada, palha de milho prensada, palha de trigo prensada e palha não designada prensada, nas condições indicadas no referido projecto.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de ontem desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento ao anexo à tarifa internacional de cupões, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a substituir idêntico projecto a que se refere o despacho publicado no «Diário do Governo» n.º 87, 3.ª série, de 13 do mesmo mês, p. 750, col. 2.ª.

Por despacho de 6 do mês em decurso desta Direcção-Geral, foi também aprovado, nos termos dos citados artigo e decreto-lei, o projecto de aditamento à tarifa acima referida, apresentado pela mesma Companhia, destinado a alterar a edição portuguesa da mesma tarifa, em conformidade com as modificações que lhe foram introduzidas pela edição belga.

O «Diário do Governo», série III, n.º 112, de 12 de Maio de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 6 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é suprimido o serviço combinado de transporte de mercadorias entre a estação de Fronteira e o despacho central de Fronteira.

O «Diário do Governo», série III, n.º 114, de 14 de Maio de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Ministro da Comunicações, de 6 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada a redacção dos artigos 17.º, 23.º e 29.º da citada tarifa, relativos à marcação antecipada de lugares, seus preços e ao da taxa de velocidade, ficando, em consequência, anulado e substituído o 4.º aditamento, de 3 de Março do corrente ano.

O «Diário do Governo», III série, n.º 115, de 15 de Maio de 1953, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 6 de Maio de 1953:

Autorizada por seis meses, com termo em 14 de Novem-

bro de 1953, a exploração da carreira provisória de passageiros entre Vila Nova de Milfontes e Odemira, concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, Calçada do Duque, 20, concelho e distrito de Lisboa, por despacho ministerial de 12 de Novembro de 1952, publicado no «Diário do Governo» n.º 276, 3.ª série, de 22 de Novembro de 1952.

Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», II série, n.º 110, de 9 de Maio de 1953, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Comunicações, ouvida a Câmara Municipal de Lisboa:

1.º Exonerar, a seu pedido, de vogal da comissão constituída por portaria de 1 de Março de 1948 o engenheiro Francisco de Melo Ferreira de Aguiar;

2.º Nomear, em sua substituição, o adjunto do director dos serviços de urbanização e obras da Câmara Municipal de Lisboa, engenheiro Alexandre de Vasconcelos e Sá.

Ministério das Comunicações, 30 de Abril de 1953.

O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.
(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

A partir de Julho próximo, os Caminhos de Ferro da Beira vão melhorar ainda os seus serviços com a introdução de quatro automotoras para transporte de passageiros entre a Beira e Umtali, Rodésia do Sul.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Revista «Llegó el Ciclón».
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Por Sua Dama e por El-Rei».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Sejamos Alegres».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

ESCOLA COMERCIAL PORTUGUESA POR CORRESPONDÊNCIA

«...SCRIPTA MANENT»

Habilitação gratuita para Guarda-livros, Ajudantes, etc.

Escola Comercial «O Profissional Moderno»

Formação de muito bons Dactilógrafos e Estenógrafos
Organização fundada em 1929, para o ensino Comercial por Correspondência. A mais completa e mais antiga existente em todo o Império Português

Rua do Arsenal, 54, 3.º — Lisboa

PALAVRAS ESQUECEM, ESCRITO FICA

Cursos em 5 ou 12 ou 20 meses



Srs. Oswaldo Gastão Vasconcelos Duque Adão, de Viseu, e Francisco da Luz Martins, de Ribeira das Vinhas — Cascats, nossos presados alunos

Pega GRATIS a qualquer das nossas duas Escolas o livro «Estude em sua casa», contendo todos os esclarecimentos



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia das existentes a efectuar Seguros em Portugal — 1953

Seguros de { FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS,
RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, TRANSPORTES TERRESTRES E MARÍTIMOS, ROUBO

Agentes Gerais : JOÃO ARCHER & C.^A — **PORTO**

EM LISBOA — COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA} — RUA AUGUSTA, 100-2.º

TELEFONE : 2 6922



Seguros em todos os ramos

Sede no PORTO

Rua Ferreira Borges, 37

Delegação em LISBOA

Avenida da Liberdade, 85-1.º

**GARANTE
O QUE SEGURA**

DESPERDÍCIOS **FARGE!**



FINALMENTE/
O PATRÃO ENCONTROU
A QUALIDADE!

NOVO PROCESSO DE PENTEACÃO
MAIOR RENDIMENTO
MAIOR ECONOMIA NO CONSUMO

DESPERDÍCIOS DE ALGODÃO
PARA LIMPEZA DE MÁQUINAS

L. Farge, L.da

Rua do Freixo, 1291

PORTO

Valadas, L.da

Calç. Marquês de Abrantes, 1 a 5

LISBOA

L I V R A R I A

Tavares Martins



14. RUA DOS CLÉRIGOS
P O R T O



AMBIENTE IDEAL PARA QUEM
TEM O AMOR DOS LIVROS

BRIQUETES «CHAUFFAGE»

P E J ã O

PARA USOS INDUSTRIAIS
E CASEIROS

PORTO:

Empresa Carbonífera do Douro, L.^{da}

PRAÇA DE D. JOÃO I, 15-5.º — Telef. 2 4608



LISBOA:

FÁBRICA DA MATINHA

POÇO DO BISPO — Telefone 3 9435



ESCRITÓRIO:

H. ARAUJO, L.^{da}

Rua de S. Mamede ao Caldas, 26-1.º

Telefone 2 4077

Fundição Tipográfica

Manuel Guedes, L.^{da}

A MAIOR ORGANIZAÇÃO FABRIL NA-
CIONAL DE FUNDIÇÃO DE TIPOS



REPRESENTANTES E DEPOSITÁRIOS
DAS TINTAS **VAN SON**

R. João Saraiva, Lotes n.ºs 46 e 47
ALVALADE — LISBOA — Telefone 7 3972

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

Agentes gerais em Portugal da

Legal & General Assurance Society, Ltd.

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54-2.º

PORTO

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fornece rapidamente
equipamentos eléctricos
para fábricas, reguladores
aut. de tensão para alter-
nadores, emissores de rá-
dio-difusão, telefonias, vál-
vulas electrónicas, etc.



Tem em armazém
para entrega imediata em
Portugal motores eléctri-
cos, disjuntores, transfor-
madores e grupos de sol-
dadura, contactores, pára-
-ráios da alta e baixa ten-
são, etc.

& CIE

BADEN-SUIÇA

Representada em Portugal e Ultramar por **EDOUARD DALPHIN**

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

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO



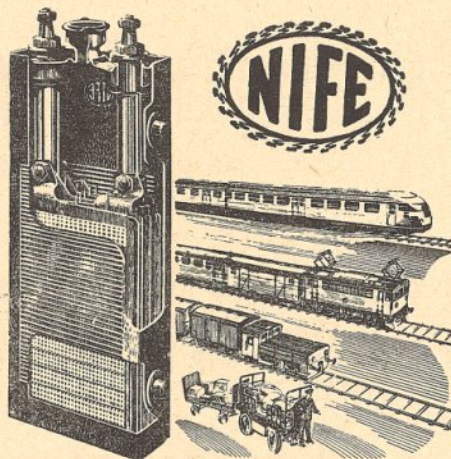
CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
* BETÃO PREESFORÇADO



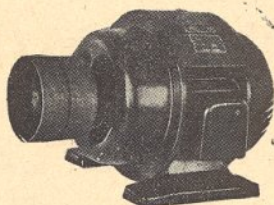
Avenida de Sidónio Pais, 14, r/ch. Esq.
Telef. 49313 — LISBOA



Delegação no PORTO:
Praça Filipa de Lencastre, 22



Baterias Alcalinas — Ferro — Níquel — Cádmio
INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE E
TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO E
AINDA PARA:
ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.
REPRESENTANTES GERAIS:
J. COELHO PACHECO, L.DA
Rua Braamcamp, 90-94 Tel. 42188 LISBOA



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11 Calçada Marquês de Abrantes 13
Telef. 60331 LISBOA

Fábrica de Tintas e Vernizes



TINTAS E VERNIZES DE TODAS
AS QUALIDADES E PARA
■ TODAS AS ESPECIALIDADES ■

Corporação Industrial do Norte, L.^{da}

Rua de Bento Júnior
Telefones: 4594-8595
PORTO

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 —

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

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{td}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.^a, L.^{da}

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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA 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 & PENNA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.^o, Esq.

(a Santos) — **L I S B O A**

Telefone 6 4972



Já se encontra à venda a

NOVA EDIÇÃO DO 2.^o VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

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.

Água muito fluoretada 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 n.º 6126

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS
E CARGA

CARREIRAS PARA:

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

Escritórios:

LISBOA—Rua de S. Julião, 63

Telefones 3 0131 a 3 0138

PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2 2342

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Telegr.: «Socimadel»

**ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS**

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas—Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

**CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO**

LUSALITE

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

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

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

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

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

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

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

(Siège)

Rua do Alegrim, 46 s/loja - LISBOA
Telefone 3 4446

Telegramas
SENATEJO - LISBOA

Rua José Falcão, 250 - PORTO
Telefone 2 4500

SENATEJO Industrial Lda.

* ECLAIRAGE * SIGNALISATION
* MATERIEL ELECTRIQUE
* RADIO * TELECOMMUNICATIONS
* ELECTRICITÉ MEDICALE
* EQUIPEMENTS INDUSTRIELS

* ILUMINAÇÃO * SINALIZAÇÃO
* MATERIAL ELÉTRICO
* RADIO * TELECOMUNICAÇÕES
* ELECTRICIDADE MÉDICA
* EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS

* LIGHTING * SIGNALLING
* ELECTRICAL * RADIO
* TELECOMMUNICATION MATERIAL
* MEDICAL ELECTRICITY
* INDUSTRIAL EQUIPMENTS



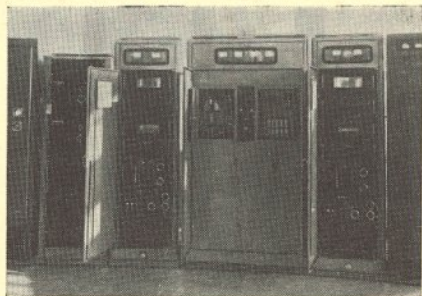
Armatures | Holophane HLS
Armaturas |



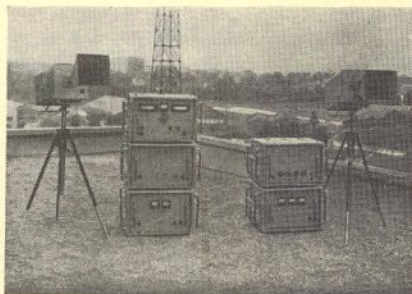
Phare | Sautter Harlé
Farol |



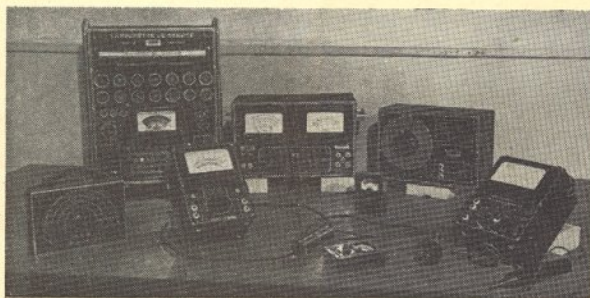
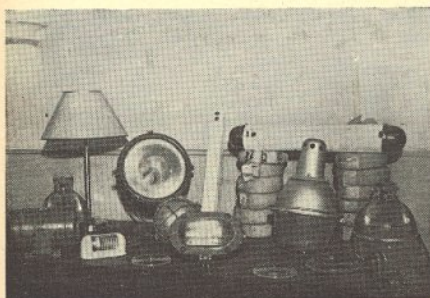
Refracteurs | Holophane
Refractores |



En haut: Emetteur | Shift AME de 2,5 KW
Acima: Emissor |
En bas: Matériel électrique
Em baixo: Material eléctrico



En haut: «Multiplex» SFR
Acima: |
En bas: Appareils de mesure
Em baixo: Aparelhos de medida



TOSSE?

