

22.º do 66.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1954

Número 1587

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

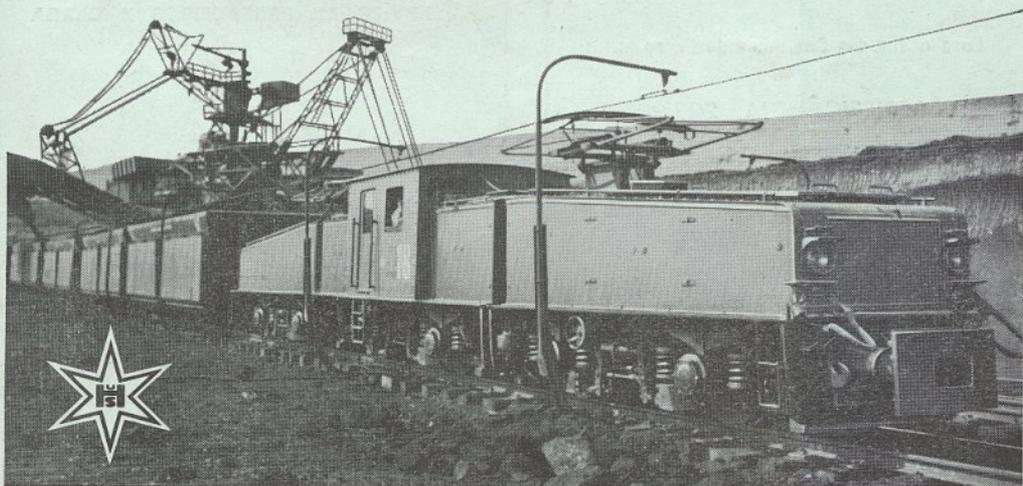
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS **HENSCHEL**

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

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



HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

FIBROCIMENTO



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

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

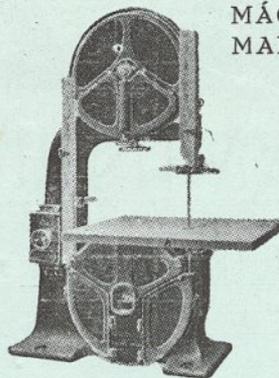
Escritórios e Armazéns:

Avenida Fontes Pereira de Melo, 14

Telefones 40798 - 57127/8

L I S B O A

G U I L L I E T



MÁQUINAS PARA
MADEIRA DE FAMA
MUNDIAL

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(França)

Casa fundada em 1847

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

Filial Portuguesa:

G U I L L I E T, L. D A

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — LISBOA

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA

Telefones } 72671
 } 76736

End. Electr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e lacos para parque!

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIEN-
TAL, BRASIL, ENTRE ANGOLA
E O NORTE DA EUROPA E
— AMÉRICA CENTRAL —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique

Telefone 22342

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

1587



1 — FEVEREIRO — 1954



ANO LXVI

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

Uma figura ferroviária	443
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	445
Ecos & Comentários, por SABEL	446
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS	447
A Imprensa e o Progresso, pelo Dr. G. DE AYALA MONTEIRO	449
Eng.º Pinto Teixeira	451
Imprensa	451
Vida Ferroviária	451
Electrificação dos Caminhos de Ferro Portugueses	451
Há 50 anos	452
Caminhos de Ferro Ultramarinos	452
O que todos devem saber.	452
Viagens e transportes.	452
Tertúlia «Festa Brava»	452
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	453
Brindes e Calendários	453
Espectáculos.	453
Parte Oficial.	454
Recortes sem Comentários	455

Uma figura ferroviária

Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego

A seu pedido, passou, no dia 1 de Janeiro, à situação de reforma, o sr. Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego, que exercia na C. P. o alto cargo de chefe da Divisão da Exploração.

Retira-se o sr. Eng.º Lima Rego da Companhia após 45 anos de actividade ferroviária, sempre prestante e brilhante, e em que demonstrou competência, amor à sua profissão, espírito compreensivo e da melhor camaradagem, a todos se tendo imposto pela sua distinção e simplicidade, pela sua lealdade e pela sua cativante simpatia pessoal.

Tendo entrado para a C. P. em 4 de Janeiro de 1919, como praticante adido ao Serviço do Movimento, um ano depois desempenhava as funções de Agente Técnico, e em 1912, é promovido a Subinspector dos Serviços Técnicos.

Depois de, sucessivamente, ter desempenhado os lugares de Inspector Principal e de Engenheiro adido, é colocado, em 1 de Janeiro de 1919, no Serviço da Fiscalização, na qualidade de Subchefe do Serviço. Em 1 de Janeiro de 1925 é promovido a Chefe de Serviço adjunto, ascendendo a Chefe de Serviço três anos mais tarde e elevado à categoria de Chefe de Serviço do Movimento em 15 de Junho de 1929. Investido nas funções de Subchefe da Divisão da Exploração em 1934, ocupa, finalmente, o lugar de Chefe da mesma Divisão em 1 de Janeiro de 1945.

Foram 45 anos de brilhante folha de serviços, que não podiam deixar de ser recordados e exaltados como exemplo a oferecer a quantos, um dia, iniciarem a sua vida de trabalho como ferroviários.

Efectivamente, no dia 4 de Janeiro, na sua despedida oficial, realizada numa sala da Direcção Geral, sob a presidência do sr. Eng.º Espregueira Mendes, o sr. Engenheiro Lima Rego teve a oportunidade, que não foi, por certo, a primeira, nem, também, será a última, de ouvir e de saber como as suas altas qualidades de ferroviário e a sua nobreza de carácter eram e são apreciadas por todos que com ele trabalharam ao serviço da C. P. e ao serviço do País.

A sala da Direcção Geral encontrava-se repleta com a presença dos Subdirectores, Chefes e Sub-

chefes da Divisão e de Serviço e, ainda, de outros funcionários superiores da C. P..

O sr. Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, usando da palavra, em primeiro lugar, acentuou que bem sabia que a devoção pelos serviços é tradicional nos ferroviários, mas no grau e na persistência revelada pelo Eng.º Lima Rego havia que considerá-la como excepcional, tendo ainda afirmado que a lealdade, o espírito de justiça e a disciplina foram sempre o timbre daquele ilustre ferroviário, que, ao mesmo tempo, não deixava de pugnar pela melhoria dos serviços e pelo bem estar dos seus subordinados.

O sr. Engenheiro José Júlio dos Santos, que falou em seguida, na qualidade do mais graduado dos funcionários e agentes ferroviários que tinham tido a honra de servir sob as ordens do sr. Eng.º Lima Rego, disse a certa altura do seu discurso:

«Durante anos, durante muitos anos ainda, a nobreza do seu carácter, a sua nunca desmentida lealdade, o seu profundo conhecimento dos serviços aliado a um equilibrado bom senso, o seu humanitário anseio de justiça, serão recordados e apontados como exemplo não só por aqueles que com ele privaram ou o conheceram, mas também por todos os outros que alguma vez ouviram a seu respeito qualquer referência».

Visivelmente comovido, o sr. Eng.º Lima Rego agradeceu as palavras amigas, mas inteiramente justas, que em seu louvor proferiram os srs. Director Geral e Eng.º José Júlio dos Santos, pronunciou, então, o seguinte discurso que reproduzimos integralmente:

Ao passar à situação de reforma no dia 31 de Dezembro de 1953, dou por finda a minha carreira ferroviária.

Depois de 45 anos dedicados exclusivamente ao serviço da Companhia, é com profunda saudade que me separo dos companheiros de trabalho que dedicadamente, desde o mais graduado ao mais humilde, comigo serviram, e não devo esconder a mágoa que sinto em me afastar do meio ferroviário em que gastei uma vida.

Ao apresentar a todo o pessoal que serviu sob as minhas ordens, as despedidas que lhes devo, quero deixar marcada uma afirmação e manifestado um agradecimento:

A afirmação de que no desempenho das minhas funções pretendi sempre proporcionar ao pessoal as melhores condições de vida na medida em que me era possível, procurando evitar-lhe situações que pudessem atingir a sua economia ou a de suas famílias.

A prática obtida em alguns anos de contacto constante



Assistência ao banquete de homenagem ao sr. Engenheiro Lima Rego. No primeiro plano, da esquerda para a direita: Engenheiros Artur M. de Campos, Henrique, Alberto de Lima e Sousa Rego, Director Geral Espregueira Mendes, Pedro de Brion e Henrique Pinto Bravo. No segundo plano, da esquerda para a direita: Engenheiros José António de Abreu, José de Sousa Nunes, Francisco de Assis Mendia, Mário Fonseca, Fernando de Arruda, Sebastião Horta e Costa, Constantino Cabral, Manuel Joaquim Campelo, Custódio Nazaré, Constantino de Carvalho, Vasconcelos Porto, Júlio José dos Santos e Professor Faria Lapa

com o pessoal que trabalha na linha, permitiu-nos conhecer as dificuldades com que este luta para desempenhar a sua missão e assim poder avaliar com justiça as faltas cometidas, tendo presentes as atenuantes que mereciam ser consideradas.

Errar é próprio dos homens e se algum erro cometi, aqui me penitencio.

Sabem todos aqueles que sob as minhas ordens serviram que puderam contar sempre com o seu Chefe e também que nenhum, desde o mais humilde ao mais graduado, deixou de ser por mim recebido sempre que, directamente, sem necessidade de intermediários, manifestou esse desejo, embora muitas vezes pudesse dispensar-me de o fazer, pois sabia que a solução do seu caso me não competia.

Gostei sempre de conhecer os meus colaboradores e que estes me conhecessem, pois em contacto com os seus problemas mais facilmente poderia encontrar para as suas dificuldades a solução adequada.

Assim lhes mostrava também que uma vez que o supremo designio de Deus tinha encaminhado o meu destino para a chefia directa de alguns milhares de meus semelhantes, eu punha no desempenho dessa missão uma preocupação acima de todas, a de tratar esses homens como Homens.

A frase que chegou ao meu conhecimento: «Vai lá, que ele recebe-te», constituía para mim conforto e estímulo, pois

na sua simplicidade demonstrava a confiança que depositavam na humanidade e justiça dos meus actos.

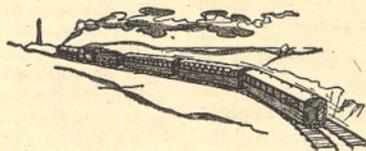
Saio com a tranquilla consciência daqueles que supõem ter cumprido o seu dever em todas as circunstâncias da minha carreira, e algumas delas bem delicadas, fiz o melhor que sabia e o mais que podia e sempre sem hesitação, honrada e lealmente.

Num meditado exame de consciência, feito nesta hora para mim inesquecível, não vejo que tenha de me arrepender do caminho que tracei e segui.

Uma perfeita compreensão da parte de todos os meus subordinados, permitiu que desse procedimento saísse fortalecida a disciplina que era necessário manter, e provada a sua dedicação pelo serviço, quantas vezes à custa do seu bem estar e de canseiras que, na maioria dos casos, ficavam ignoradas.

É um caloroso agradecimento à sua compreensão, traduzida na leal colaboração que me deram e ajudou ao desempenho das minhas funções, que pretendo aqui manifestar publicamente.

A todos os meus companheiros de trabalho, sem distinções de classes ou categorias, envio as minhas saudações de despedida, fazendo votos pelas suas felicidades e de suas famílias.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Maximiano Alves

Era ali, em Campolide, na rua de D. Carlos Mascarenhas, que Maximiano Alves, falecido no dia 22 de Janeiro, tinha a sua oficina de escultor. Ali o conheci pessoalmente e ao pintor Martinho da Fonseca, que trabalhava com ele. Tenho saudades desse tempo.

A oficina de Maximiano Alves era um ponto de reunião de artistas e escritores. Conversava-se, trabalhava-se, faziam-se projectos, lançavam-se idéias. Foi lá também que conheci o grande chefe de orquestra e compositor David de Sousa, falecido prematuramente, Albino Forjaz de Sampaio, um excelente cavaqueador, e o pintor brasileiro Navarro da Costa. Maximiano Alves possuía larga cultura geral e procurou sempre transmitir ideias e sentimentos ao barro em que modelou figuras, algumas delas de extraordinário simbolismo, como as do Monumento aos Mortos da Grande Guerra, na Avenida da Liberdade.

Uma vez, contou-me ele, tencionava mandar um trabalho para uma exposição da Sociedade Nacional de Belas Artes, com a colaboração de um dos irmãos Andrades, se não me engana a memória. Mas, embora citado, com o respectivo número, no catálogo, o trabalho não pôde seguir para o Palácio da Rua Barata Salgueiro, pela simples razão de que não pudera ser concluído dentro do prazo fixado para a sua entrega. Porém, o crítico e panfletário Braz Burity, então em grande voga, que havia visitado, apressadamente, a exposição, não deu pela ausência da escultura de Maximiano Alves e, no dia seguinte, no jornal «A Luta», de Brito Camacho, pregou-lhe uma tunda. O escultor, que era um espírito compreensivo, costumava dizer que, para um artista, o pior que se lhe podia fazer era o silêncio em volta do seu nome e da sua obra. O que importava é que os críticos nunca se esquecessem do seu nome e dos seus trabalhos, dizendo ou bem ou mal, justa ou injustamente, mesmo quando — e era esse o seu caso — as obras criticadas não aparecessem, por qualquer motivo, nas exposições.

Os nossos artistas



Volta da fonte (Castelo de Vide) — Aguarela de Narciso de Moraes

Antologia

LOUVOR DA LÍNGUA PORTUGUESA

«A língua é a nacionalidade do pensamento, como a pátria é a nacionalidade do povo. Da mesma forma que instituições justas e racionais revelam um povo livre, uma língua pura, nobre e rica, anuncia a raça inteligente e ilustrada».

José de Alencar (Brasileiro)

MOZART

Sepultado na vala comum em meio de tempestade

Vendo que a Morte cega conduzia
O corpo de Mozart, o céu plangia
Em seu pranto de cinza e nostalgia:
— Em lágrimas de chuva se delia...

Em violinos irrealis gemia
O mistério dos sons da ventania:
— Ouvia-se, no vento, a sinfonia
Que contorce de dor a ramaria...

Quando a sombra do Génio se escondia
Em anónima tumba e se sumia,
Chorava a terra de melancolia...

Sòmente a Morte a sua fauce abria:
— A negra boca com fervor sorria
Daquela mágoa que do céu chovia!

Oliveira San-Bento

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Hotel modelo

A agência F. P., em telegrama de 29 de Dezembro, que a imprensa publicou, diz o seguinte:

«Desde ontem que o vinho tinto e branco corre automaticamente, absolutamente grátis e a qualquer hora do dia e da noite, em vários quartos de um grande hotel de Dijon. O responsável por esta inovação, director Maillard, declarou o seguinte: «Os quartos dos hotéis americanos têm sempre três torneiras de água: quente, fria e gelada. Nós, aqui em Bourgogne, pensamos que o bom vinho deve substituir a água gelada».

Com efeito, vários quartos do hotel «Terminus», que passam a chamar-se «quartos Bourgogne», são munidos de duas torneiras — uma para o vinho tinto e outra para o vinho branco — e das respectivas taças de praça, célebres em toda a região de Bourgogne. Os hóspedes dos quartos poderão, assim, a qualquer hora, beber um excelente Bourgogne, tinto ou branco, sem pagar qualquer suplemento. Uma instalação especial e discreta permite conservar os vinhos à temperatura em que qualquer dos vinhos deve ser bebido. É provável que numerosos hoteleiros da França sigam este exemplo».

Ora aqui está um hotel admirável para os mais exigentes turistas que procuram comodidade, conforto, comer bem e beber melhor. Resta saber qual o preço do hotel com os vinhos encanados. É natural que algum piteiro ou não se instale no hotel e comece a fornecer garrações por sua conta. Mais uma bicha para o novo estabelecimento de turismo vinhático.

Ciganos e mais ciganos

É o simpático bi-semanário «Écos do Funchal» que publica, a propósito de uns ingénuos ciganos que chegaram à Madeira, a seguinte notícia:

«De tempos a tempos a nossa Ilha é invadida por numeroso grupo de indivíduos, que o povo designa por ciganos e que aqui se deslocam no intuito de se dedicarem à venda ambulante de tecidos para fatos.

É gente que procura lutar pela vida empregando-se num mister legal e até aqui ninguém lhes quer mal por isso.

Mas nem sempre esses vendedores ambulantes usam da necessária lisura no seu processo de comerciar.

Pedem às vezes por um corte de fato mil ou mil e duzentos escudos para depois dá-lo por vendido ao cliente por 400 ou 500.

O sistema, na maioria dos casos, dá o almejado resultado para o vendedor, embora a disparidade existente entre o preço inicial e o de venda.

O cliente, supondo que, de facto, fez uma excelente compra, vem depois a verificar que foi ludibriado quando o alfate lhe diz que a fazenda ao ser molhada encolheu desmesadamente e largou a tinta toda...

Claro que isto não acontece na generalidade, mas os ludibrios da natureza do que acima expomos, são frequentes.

Enfim «espertezas» condenáveis e por tal motivo merecedoras de repressão».

Decididamente não conhece este nosso brilhante colega quem são esses ciganos que, em manada ou mesmo isolados, caminham deitando a mão a tudo quanto lhes não pertence. Por cá já são conhecidos de sobejo.

Candidato futurista

*U*M telegrama de 13 de Dezembro do ano findo, dizia:

«Um agente comercial da cidade de Angouleme, o sr. Georges Guérin, apresentou candidatura à presidência da República.

No seu programa, o novo candidato sugere que os lugares públicos devem ser adjudicados em hasta pública, o que permitiria diminuir as despesas do Estado e, por consequência, diminuir os impostos. Entende também que devia ser proibido eleger para deputado qualquer indivíduo com habilitações superiores à instrução primária, sistema que teria a vantagem de eliminar da vida pública os homens demasiadamente inteligentes, quase sempre incapazes, no dizer do candidato, de equilibrar um orçamento».

Através dos tempos sempre se vão fazendo grandes descobertas. E esta assombrosa descoberta do candidato futurista apareceu publicada na imprensa de todo o mundo, precisamente na altura em que a França lutava para a nomeação de um Presidente da República que só saía eleito após oito dias de escrutínios.

Brincando aos comboios

*D*IZ a *Republica* na sua secção de «ditos... e efeitos» que:

«Numa exposição de brinquedos, em Paris, acaba de ser apresentado um, que é considerado o maior brinquedo da Europa.

Consiste num caminho de ferro eléctrico, que percorre uma área de quase cinquenta metros quadrados e cuja rede tem mais de cem metros de linhas, três estações com todos os serviços uma rotunda para as locomotivas mudarem de direcção e quinze comboios com seis vagões cada um, que circulam e se cruzam... sem descarrilar.

Quem tiver dinheiro e lhe sobrar o tempo, adquire um brinquedo desta espécie e entretém-se a brincar aos comboios...

E há brincadeiras piores...»

Brincadeiras piores são aquelas que os «miudos» praticam roubando os cinzeiros dos compartimentos dos nossos comboios, cortando os estofos com lâminas de barba, arrancando as cortinas e as correias que servem de puxadores das janelas, etc., etc., etc.

CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XV

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

De todas as cidades de Espanha é, sem dúvida, Sevilha a que goza de maior popularidade. Fundada pelos fenícios, foi, sucessivamente, perdida, conquistada e reconquistada até que, por fim, ficou sob a dominação dos califas de Damasco. No século X várias e grandes dissensões agitaram a Espanha árabe, proclamando-se Sevilha independente e escolhendo reis independentes, que a governaram por mais de um século. Depois, o último dos reis, Aben-Abed, reclamou auxílio do chefe dos Almoravides, que já se havia apoderado de toda a parte ocidental da África e que, desembarcando em Espanha com um numeroso exército, chegou a Sevilha e, depois de instalado à força, compeliu os habitantes a renderem-se. Escusado será dizer que o infeliz monarca foi acabar os seus dias no cárcere.

Os Almoravides pouco gozaram os seus feitos, pois poderosa facção se levantou em África, e os Almoades alcançaram a vitória. É o novo rei Abdelmomen que recebe nas muralhas de Sevilha uma parte do exército vencedor. Sucede-se a guerra contra os cristãos; dá-se a batalha das Navas de Tolosa e os acontecimentos-surpresas surgem a cada momento. Mais tarde, muitas cidades e províncias elegeram os seus soberanos particulares e todos quiseram defender as suas muralhas. A 25 de Novembro de 1248, o rei Fernando tomou as rédeas do poder e sucederam-se os príncipes católicos que governaram uma das mais populosas cidades da Espanha.

Sevilha, capital de Andaluzia, está situada numa planície, na margem esquerda do Guadalquivir. É proprietária de um magnífico porto, e muito fértil



pela sua admirável situação topográfica, gozando até de um admirável clima. Berço de dois dos maiores pintores da Espanha, é também pátria de escritores e músicos de fama mundial. Entre estes há que destacar, na pintura, Bartolomeu Murillo, autor de grande número de obras notáveis, entre as quais a *Assumpção*, considerada como uma das composições de maior vulto do grande artista; Velasquez, o artista mais original da escola espanhola, autor de *Os Borrachos*, as *Fiandeiras* e outras obras primas. Outros vultos de nome, como Bartolomeu de las Casas, também a ilustraram com seus escritos. Serviu também Sevilha aos músicos que ali compuseram óperas, que ficaram célebres como «Carmen», em quatro actos, de Bizet, peça cheia de vida e intensa comoção dramática; «Barbeiro de Sevilha», outra ópera, das melhores partituras de Rossini; e ainda outras como «Bodas de Fígaro», «D. João», de Mozart, etc., etc.

A chegada à capital da Andaluzia é alegre e de uma animação extraordinária; tanto faz desembarcando por caminho de ferro como entrando pelos seus bairros excêntricos, como o de Triana, onde tudo é animação, alegria e vida.

E para ver, meu Deus?!

O Município, a Casa da Lonja, a Biblioteca Colombina, o Alcazar, a Torre del Oro, o Museu Arqueológico, o Museu de Belas Artes, o Palácio de São Telmo, a Catedral, São Marcos, Santa Catalina, a Casa de Pilatos, a Universidade, o Bairro de Santa Cruz, o Parque Maria Luiza, e tantos outros monumentos, recantos e motivos que ali se encontram e que para os admirar e distrair o espírito não bastarão 30 dias.

Entre os edifícios públicos de maior vulto, citaremos dois preciosos monumentos que despertam imediatamente a curiosidade do visitante, por serem dos mais notáveis de Espanha: a Catedral e o Alcazar.

A Catedral, único monumento gótico que supomos ali existir, é um edifício maravilhoso e ricamente adornado no seu interior, datando a sua construção, dirigida por architectos desconhecidos, do ano de 1402, tendo-se prolongado as obras até 1506.

O conde de Rackzynski, na sua interessante obra conhecida por «Les arts en Portugal», diz: «Enchera

eu de exclamações páginas inteiras, se quisesse definir a exaltação que de mim se apoderou, em presença daquela obra prima».

Razão tinha, pois, o grande escritor polaco Atanásio Rackzynski, que foi ministro da Prússia em Portugal e crítico de arte dos mais notáveis, nas apreciações feitas a Sevilha, pois não há nada parecido com a Andaluzia, com modos e feitios muito adaptados à sua vida alegre e animadora.

Continuemos a nossa modesta descrição da Catedral de Sevilha, à qual o escritor Perez Olivares chamou «prodígio do saber humano, orgulho da arte universal, pasmo e maravilha», no seu livro *Sevilha!*

O seu interior faz-nos pasmar com a abundância de luz que atravessa as suas numerosas janelas, envidraçadas a cores vivas e se distribui iluminando os altares de prata maciça e mais de trinta capelas ricamente adornadas, decoradas e com magníficas imagens, que honram os mestres lavradores da pedra bruta. Essa luz também se reparte pelas preciosas telas de Murillo, Goya, Ribera, Greco e Zurbáran, que ali mais uma vez atestam o valor dessa pléiada de pintores célebres de épocas remotas.

Uma obra notável, que não podemos deixar sem referência, é o sepulcro de Crístóvão Colombo, inspi-

rado e original, tanto na policromia como na curiosa idéia do féretro se apresentar aos ombros de quatro figuras alegóricas, de bronze, dos reis de Castela, Aragão, Leão e Navarra.

Os portões da Catedral são uma verdadeira obra prima de grandes mestres, bem como o coro e o sacrário, tudo digno da especial atenção de quem visita esta maravilha da arte. Não deve abandonar-se esta visita sem passar ao *Pátio de los Naranjos* e antes ou depois subir à torre, que é conhecida por «La Giralda», torre quadrada, considerada uma das jóias da arquitectura árabe de Espanha. Tem esta de altura 364 pés e foi construída de 1184 a 1196. Foi por vezes danificada, sofrendo maiores reveses quando do terramoto de 1555. Reconstituída no ano de 1400, ali se colocou o primeiro relógio de campanário que, por defeito do seu funcionamento, foi substituído pelo actual, cuja origem tem explicação na inscrição gravada na sua máquina, de onde se conclui que o mesmo foi «fabricado dentro do muro da patriarcal igreja no mês de Janeiro de 1757 e acabou no mês de Dezembro de 1764».

(Continua)



UMA SEVILHANA

A IMPRENSA E O PROGRESSO

Os Caminhos de Ferro na Inglaterra e em Portugal

Pelo Dr. G. DE AYALA MONTEIRO

EM *Roaring Century* contam-se, em páginas de «humour» incomparável, as reacções provocadas pelo aparecimento dos caminhos de ferro na Inglaterra, no público, na Imprensa, em publicações avulso, na Câmara dos Comuns e até na Igreja Inglesa. Também no nosso país as polémicas de Imprensa e as lutas de idéias surgiram ao mesmo tempo que se rasgavam as primeiras estradas de ferro do famoso plano da Regeneração, de Fontes Pereira de Melo. Era a época em que o severo Herculano bradava no «Português» em resposta ao Rodrigues Sampaio, da *Revolução de Setembro*, «Desconfiai daqueles que nos dizem: Nada de discussões políticas, que são estéreis; ocupemo-nos só dos melhoramentos materiais do País».

Herculano, no seu tom profético habitual, ia dizendo: «Os caminhos de ferro tendem a destruir as divisões entre os povos, a uniformar as idéias e os costumes e a igualar as diversas civilizações. As antigas autonomias vão desaparecer: vão destruir-se todas as formas de separação conhecidas. Sob este aspecto os diferentes povos vão constituir, num futuro talvez mais próximo do que supomos, uma sociedade única». O escritor não acreditava na fusão dos Estados Europeus separados por factores irreductíveis. O caminho de ferro não alteraria fundamentalmente a ordem política europeia. Mas considerava o caso diferente em relação

às pequenas nações: «Para essas a questão do progresso é complexa. Impele-as a civilização, a influência irresistível das idéias, a necessidade económica de igualar a sua indústria, na acção mais lata do termo, à indústria dos outros povos. O caminho de ferro é inevitável, inflexível como o destino. Que se nos permita uma expressão hiperbólica.

Se não construíssemos vias férreas, protestando contra a civilização, a providência que dirige a humanidade as faria cair do céu sobre os nossos campos. Ao homem não é lícito desobedecer ao género humano, cujos passos, na estrada do futuro, Deus alumia com o facho da luz eterna. Mas, como no seio do homem, Deus depositou no seio das nações o sentimento da conservação e o horror da morte. O caminho de ferro, ao mesmo tempo que destrói as antigas distinções de povos a povos, abandonado a si é para alguns deles o aniquilamento pela potência de absorção dos grandes

corpos políticos que lhes ficam contíguos». E, dando largas ao seu talento retórico, o articulista do «Português» continuava: «O caminho de ferro é o machado que derriba os paredões e o tecto das alfândegas; é o látego que enxota as harpias fiscais, os directores e os escrivas, os guardas e os carabineiros; é o que leva o pão, pelo preço mais módico, à porta do operário fabril e, à porta do cultivador, por um preço até aí desconhecido, o rude burel de que ele carece para resistir às intem-



ALEXANDRE HERCULANO
fotografia oferecida ao Ministro Filipe Saure

périas do inverno. O caminho de ferro é o amigo comum dos homens que os apresenta uns aos outros: é o foco onde se ajuntam os raios de milhões de idéias para com elas acender as inteligências dormentes».

Enumeradas as vantagens, surgem os perigos do caminho de ferro. Desacompanhado de medidas descentralizadoras, da instauração de um forte municipalismo, o caminho de ferro seria, para Herculano, «o coveiro que abre a sepultura das nações, fracas pelo pequeno número dos seus membros, pela exiguidade do seu território». Na ordem interna, para fazer face à «revolução» dos caminhos de ferro, impunham-se «reformas orgânicas». Mas o aspecto internacional era mais grave ainda. Referindo-se aos ministros responsáveis pelos planos ferroviários, perguntava o grande polemista: «Pensaram eles jamais em que a construção de uma via férrea que se dirija à fronteira é para nós um negócio altamente ligado à política? Sabem que, ao estenderem-se os vergalhões de ferro sobre o solo da estrada, é necessário ter concebido um sistema para obviar aos efeitos políticos de uma fusão económica e de uma identidade de civilização com a Espanha? Cuidam que essa fusão e identidade possam evitar-se? Ignoram que o pensamento da nossa absorção, não pelos armas, não pela violência, mas pela assimilação dos interesses económicos e pela identidade de idéias, está em Espanha, na cabeça dos estadistas de todos os partidos e é assunto frequente dos jornais castelhanos de todas as cores?

E, num crescendo de pessimismo: «Se no fundo da alma não rides das vossas pomposas promessas, e é possível que assim seja: se quereis mais alguma coisa do que apoiar-vos numa idéia progressiva e viver unicamente dos aplausos dos papalvos, quando fordes inaugurar os trabalhos da via férrea à fronteira de Espanha deveis ter deixado nas vossas secretárias o projecto de certa soma de providências para obstar a que o mais poderoso meio de vida e progresso se converta na morte da nossa nacionalidade. A estrada férrea encerra mais os destinos do futuro que os do presente».

Felizmente, os gravísimos prognósticos do autor da «Harpa do Crente» não nos afligiram ainda, um século passado sobre o trovejar da sua esmagadora argumentação.

. . .

Não existia o *Diário de Noticias* quando se repercutiam pelo País os ecos profundos da campanha de Herculano.

Foi, porém, bem diferente a atitude do jornal quando, poucos anos mais tarde, teve de noticiar a inauguração das primeiras grandes realizações ferroviárias.

Logo no primeiro ano da sua publicação, a 7 de Julho de 1864, foi a abertura à exploração de duzentos e vinte e seis quilómetros de linha desde o Entroncamento a Vila Nova de Gaia. E não faltam efemérides ferroviárias a acompanhar o desenvolvimento das estradas de ferro para o norte, para leste e para o sul do País.

O grande acontecimento ferroviário, o que teve maior projecção na Imprensa e na vida política e económica, foi a inauguração da ponte de D. Maria Pia, sobre o Douro ligando Lisboa e Porto.

Vale a pena arquivar o artigo em que o acontecimento foi celebrado. Na sua sisudez compassada e grave dir-se-ia escrito por uma personagem do Eça:

«Celebra-se hoje, na segunda cidade do reino, um notabilíssimo acontecimento. E' a inauguração de uma ponte de extraordinárias dimensões, a primeira no seu género na Europa, e a prova mais cabal de quanto podem a longa experiência e o subido esforço do mais apurado engenho e do mais acrisolado estudo. E' grande e notável o successo não só pelo facto científico e pelo resultado material, senão também porque determina um progresso real, daqueles que marcam época em as nações civilizadas, daqueles que determinam e acentuam os seus progressos, daqueles que abrem nos seus fastos páginas aureoladas para a civilização, daqueles que alegam os povos de um país, abrilhantando as suas indústrias e animando o seu comércio, que só avança e enraiza nas lutas e nos certames do trabalho e da paz. E tudo isto significa e representa a festa de hoje no Porto.

Nas pequenas guerras caseiras, nas lutas internas, que separam e estremam os partidos, que tornam odientas e odiadas as pugnas, repetidas vezes estéreis para esses partidos e da maior inutilidade para a pátria, há destas interrupções deslumbrantes, cortadas por um raio da mais vívida luz, como os que se difundem das glórias do trabalho, — há destes intervalos, em que os partidos

ensarilham as armas, e se reúnem num mesmo ponto, com o intuito idêntico e fervoroso, para dar maior solenidade a actos que não podem ser, nem serão nunca, privativos de uma família, de uma comunidade, de um grupo, ou de um centro, porque são de todas as famílias, de todos os grupos, de todos os partidos, da nação inteira.

O Porto veste galas. Tudo ali se conglobará hoje em alegrias, se desatará em júbilos, em entusiasmos ardentes e justos. A Imprensa de Lisboa, quando menos pela humilde parte que nela temos, participa dessas alegrias com os representantes que ali tem e que a honram, honrando a Pátria.

O facto foi assim anunciado, com esta retumbância. Durante uma semana o telégrafo despejou sobre o jornal — enviadas pelos nossos antepassados jornalistas que foram ao Porto «honrando a Pátria» — as mais copiosas e pormenorizadas informações, que vão desde as cinquenta mil pessoas que se concentraram na cidade, ao vestido «marron» da rainha, à casaca do rei D. Luís e à emoção que se apossou de toda a gente quando o comboio real começou a atravessar a majestosa ponte construída pelo engenheiro Eiffel...

E' uma reportagem modelar.

Quando os inúmeros convidados que haviam ido de Lisboa — ministros, altos funcionários, banqueiros, eseritores e «cavalheiros da maior distinção social» — tiveram de regaessar à capital, verificou-se que, apesar de terem atravessado a ponte com toda a segurança, no dia da inauguração, preferiram, no regresso, vir tomar o comboio às Devesas, como antes, quando a ponte não existia...

As prevenções contra o caminho de ferro não seriam só nacionais e internacionais como dizia o sr. Alexandre Herculano. Eram também ditadas pelo instinto de conservação.

E o mesmo aconteceu noutros países. Nalguns pontos da Inglaterra registaram-se verdadeiras sublevações. E a história dos caminhos de ferro regista o nome de um membro da Câmara dos Comuns que propôs, para evitar a carnificina que os comboios certamente iriam fazer através do país, que à frente de cada locomotiva marchasse um homem agitando uma bandeira vermelha para que o povo tivesse tempo de fugir!

ENG. PINTO TEIXEIRA

Depois de algumas semanas de permanência em Lisboa, regressou a Lourenço Marques o ilustre engenheiro e nosso prezado amigo sr. Pinto Teixeira, antigo director dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, funções que deixou de exercer para assumir o alto cargo de Inspector Superior de Fomento do Ultramar.

Imprensa

«DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

O artigo, que noutro lugar publicamos, da autoria do Dr. Guilherme de Ayala Monteiro, é transcrito com a devida vénia do *Diário de Notícias*, dirigido pelo ilustre escritor sr. Dr. Augusto de Castro.

«A VOZ»

Com a sua edição de 29 de Janeiro, entrou no 28.º ano de publicação o diário conservador *A Voz*, fundado e dirigido pelo saudoso José Fernando de Sousa, e que também, durante muitos anos, foi director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A Pedro Correia Marques, que sucedeu na direcção de *A Voz* a José Fernando de Sousa, apresentamos os nossos melhores cumprimentos pelo aniversário do seu jornal.

Vida Ferroviária

Pagamento de horas suplementares

Pelo Ministério das Corporações, foi publicada uma portaria que manda introduzir, na regulamentação das condições de trabalho do pessoal ao serviço das empresas ferroviárias, as seguintes alterações:

1.ª — As horas suplementares do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses serão pagas como as prestadas dentro do horário normal, considerando-se vencimento normal o vencimento-base acrescido da subvenção;

2.ª — É elevada para 6 por cento a contribuição das empresas ferroviárias para a Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses.

As disposições da presente portaria entraram em vigor em 1 de Janeiro de 1954.

Electrificação dos Caminhos de Ferro Portugueses

Encontra-se em Lisboa, sob a chefia do sr. Coronel Manley, uma missão de engenheiros ingleses, que vêm estudar o projecto da electrificação das linhas da C. P. e representam as firmas britânicas «The General Electric Co. Ltd.» e «Crawens Railway Carriage & Wagon Co. Ltd.», as quais foram as fornecedoras do todo o material circulante e de sub-estação, adquirido pela Sociedade Estoril.

Há 50 anos

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

Linhas Portuguesas

Thomar e algures — Disse o *Seculo* que o sr. dr. Vieira Guimarães, um thomarense muito defensor da sua terra, tivera uma *demorada conferencia* com o sr. Fernando de Sousa, deprehendendo-se que foram muito importantes as discussões e muito adeantou com ellas a cidade de Thomar.

Isto apenas differe do exacto em que tal conferencia não existiu, mas uma simples conversa, sem o menor character official, em que o sr. Guimarães mais uma vez insistiu na sua theoria que tão prejudicial tem sido aos interesses de Thomar — a ligação com o Entroncamento.

Realmente, tendo a Companhia Real absoluta garantia de uma zona de protecção de 40 kilometros, querer construir dentro d'essa zona uma linha paralela é uma teimosia que não se explica.

A linha ferrea de Thomar tem sido objecto de tantas *boas vontades* que, quando o espaço nol o permitir, talvez contemos a historia.

O que é certo é que ha multos annos que Thomar podia ter a sua linha, se certas influencias locais não fizessem opposição aos que tanto para isso trabalharam. Mas não se perde em esperar uns tempos que não serão longos para quem ha 17 annos lucta contra as más vontades, até dos que mais lucrariam com esse melhoramento.

Coisas nossas, mais singulares que as *cosas de España!*

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No número 1586 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, correspondente a 16 de Janeiro deste ano, ao referirmo-nos à extensão dos caminhos de ferro da provincia de Angola, escreveu-se que o caminho de ferro de Benguela tinha apenas 749 quilómetros de via, quando, na verdade, atingiu, em 1952, 1548 quilómetros de comprimento, o que vem demonstrar a importância e o progresso daquela região, dos mais ricos do Ultramar português.

O que todos devem saber

Moedas de dez escudos e vinte escudos

A folha Official publicou um decreto lei que autoriza o Ministro das Finanças a mandar proceder, na Casa da Moeda, à cunhagem de um milhão de moedas de prata do valor facial de vinte escudos cada uma, e cria novo tipo da moeda de prata de dez escudos, determinando que deixem de ter curso legal, a partir de 31 de Dezembro findo, as moedas de dez escudos da anterior emissão.

Viagens e transportes

Novo apeadeiro da linha do Vale do Vouga

No dia 16 de Janeiro, foi inaugurado um novo apeadeiro da linha do Vale do Vouga, no lugar dos Areais, da freguesia de Esgueira, atendendo-se assim, por parte da C. P., a uma velha e justa aspiração daquela terra.

Á inauguração do apeadeiro, feita com a paragem do comboio saído de Aveiro às 12,50, no qual viajavam os Inspectores srs. Eng. António Ferreira da Costa e Martins de Almeida e o chefe de estação sr. Manuel Bastos, em representação do Inspector da 15.ª secção (Sernada), assistiram, entre outras Individualidades, os srs. Governador Civil, Vice-Presidente da Câmara Municipal, Adjunto da Direcção de Estradas do Distrito, Presidente e membros da Junta de Freguesia.

Quando o comboio parou, subiu ao ar uma girândola de foguetes, tendo-se feito ouvir a Banda Recreativa Eixense. O chefe do distrito depôs na máquina da locomotiva uma linda corôa de flores, que lhe foi entregue por uma menina do Rancho Folclórico da Casa do Povo de Esgueira, após o que cortou a fita simbólica que vedava a passagem.

Tertúlia «FESTA BRAVA»

Corpos Gerentes para o ano de 1954

Na Assembleia Geral da Tertúlia «Festa Brava», realizada no dia 21 de Janeiro, foram eleitos, para os respectivos cargos, no ano corrente, os Srs.:

Assembleia Geral — Presidente, Dr. Augusto Fernando Barreira de Campos; Vice-Presidente, Rui Ribeiro; Secretários, Carlos Pardal Cardoso e Luís José Simões.

Conselho Fiscal — Álvaro Figueiredo d'Almeida, José Mayer e João Lopes Madeira Méga. Suplentes, Fausto Calado Alves e José Santos Bello.

Direcção — Presidente, Carlos d'Ornellas; Vice-Presidente, Manuel Casqueiro Haderer; Secretário, Joaquim Rodrigues Duarte; Tesoureiro, Mapril Baptista Gouveia. Vogais, Arnaldo Calabaça, Victor Leal Correia e José Rodrigues Vieira. Suplentes, Artur Alves Ribeiro, Manuel António Parreira Júnior, Fernando Sales de Vasconcelos Peixoto e Fernando Vicente.

* * *

Nessa mesma Assembleia foram considerados sócios honorários os seguintes srs.:

Rogério Perez (El Terrible Perez), José Luís Ribeiro (Pepê Luiz), Fernando Baptista (Zé Sincero), Manuel Rodrigues (Rodrigoito) e Henrique Rodrigues (D. Imparcial).

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O nosso número especial do Ano Novo

O nosso número especial do Ano Novo foi lisongeiramente recebido pelos nossos assinantes e anunciantes, tendo a Imprensa, com a costuada cortesia, registado o seu aparecimento com expressões que muito nos sensibilizaram.

O *Diário de Notícias* publicou, a seu respeito, as seguintes palavras:

«O número extraordinário do Ano Novo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, da direcção de Carlos de Ornelas e a cujo Conselho Directivo preside o sr. general Raúl Esteves, além de um oportuno artigo, assinado por este último, sobre «As comunicações estratégicas na Península Ibérica», insere um longo estudo, de alto interesse e ilustrado com muitas gravuras, sobre as realizações levadas a efeito pelo Ministério das Obras Públicas, de 1928 a 1953, e subscrito pelo sr. eng. Raúl da Costa Couvreur, ilustre presidente aposentado do Conselho Superior de Obras Públicas e membro honorário da Associação Internacional de Caminhos de Ferro. Neste número anuncia-se, ainda, a entrada de três novos colaboradores, os srs. general Júlio Botelho Moniz, brigadeiro Alexandre de Moraes e Doutor João Faria Lapa, professor no Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e chefe do Serviço de Tráfego da C. P.

Outros artigos, de interesse ferroviário, completam este número extraordinário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Também o *Diário de Lisboa*, o *Jornal do Comércio*, *A Voz* e *Novidades* se referiram, destacadamente, ao nosso número especial, bem como os jornais da província.

A todos, os nossos melhores agradecimentos.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos e agradecemos a oferta de interessantes calendários para 1954, das seguintes firmas: Indústrias A. J. Oliveira, Filhos & C.ª, (Máquinas de costura Oliva), de S. João da Madeira; Sapec; Valadas, Ld.ª; Manuel Reis Moraes & Irmao.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — A's 21,30 — Última Companhia de Circo.
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Cabeleireiro de Senhoras»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A lha misteriosa»

PARQUE MAYER — Diversões, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.ª, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 6 4972

Uma viagem tranquila!

Só com vidros inestilhaçáveis

COVINA

A SAIR:

Manual
do
Viajante
em
Portugal

1.º VOLUME

PEDIDOS A

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Rua da Horta Seca, 7-1.º-LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», Série II, n.º 5, de 7 de Janeiro de 1954, publica o seguinte:

Nos termos do disposto nos artigos 25.º e 33.º do estatuto aprovado pelo Decreto n.º 21400, de 8 de Junho de 1932, nomeio para exercerem os cargos abaixo indicados da Previdência do Ferroviário Português no ano de 1954 os seguintes funcionários:

Presidente da assembleia geral — Dr. José Homem de Sampaio e Melo Fernandes Vaz.

Vice presidente da assembleia geral — Dr. Diamantino Ferraz dos Santos Marques.

Presidente da comissão administrativa — engenheiro Luís da Costa.

Secretário da comissão administrativa — primeiro-oficial Hélio Rodrigues Gonçalves.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série III, n.º 301, de 28 de Dezembro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que prevê a venda de cadernetas contendo cinquenta senhas da taxa de velocidade de 50 km cada senha, cujos preços correspondem a metade dos preços das actuais cadernetas de cem senhas.

O «Diário do Governo» Série III, n.º 7, de 9 de Janeiro de 1954, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 31 de Dezembro do ano findo desta Direcção Geral, os seguintes projectos de aditamento à tarifa internacional:

Para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália em trânsito por Espanha e França;

Para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha;

Para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha em trânsito por Espanha e França;

Para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal, França e o Sarre em trânsito por Espanha;

apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, destinados a actualizar os preços correspondentes aos percursos portugueses daquela tarifa, bem como as respectivas regras de aplicação.

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

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

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Paipanches), vigas GREY, Folha de Fiandres.

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

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

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

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

TREPLERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França).

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França). Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

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

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

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

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

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 21381 - 2 1382

L I S B O A

136, Rua do Almada — Telef. 2 7167 — P O R T O

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

Recortes sem Comentários

A freira, a criança e a cobra. — Evoca-se a propósito duma atoarda actual uma calúnia antiga e então com êxito pleno

Os nossos colegas «O Século» e «Diário da Manhã» publicaram referências a um boato absurdo e malévolos: em determinada casa de assistência, servida por beneméritos religiosos (nos primeiros dias a casa era uma; ontem já era outra...) uma criança, metida por castigo numa arrecadação de lenha, fora ali morta por uma cobra. O pai da criança, alucinado, correu ao patronato, com uma pistola e matou a freira...

Pode calcular-se o que a estúpida (?) atoarda suscitou no ânimo da gente modesta, que facilmente acredita nas maiores patranhas, desde que sejam engenhadas com alguma habilidade. E esta patranha não é tão estúpida como pode parecer. Foi por meio de um caso assim que se organizou com «êxito» a ignóbil «caçada aos padres» de 30 de Julho de 1895. Evoquemos um pouco os acontecimentos.

Era por aquele tempo muito viva a campanha contra a Igreja e contra o clero regular e secular. Alguns jornais não hesitavam em descer à calúnia mais grosseira, para excitar a turba contra o clero. E foi assim que se espalhou sem contradita eficaz o boato estúpido, mas persistente de que os jesuítas roubavam crianças para as matarem e com elas fabricarem óleo humano, a fim de curarem a tísica. E o povo acreditou... Em 30 de Julho de 1895 um seminarista, que passava cerca da Praça da Figueira, pegou no braço de uma criança, que por acaso (ou de propósito...) se lhe pusera diante, a fim de a arredar. Imediatamente se levantou um clamor furioso das colarejas: era um jesuíta que quisesse roubar a criança para o fabrico do negregado óleo humano! A Polícia teve um trabalho insano para livrar o seminarista de ser linchado pela multidão exaltada. E durante todo o dia se realizou em Lisboa uma odiosa «caçada aos padres». Indivíduo de cara rapada, mesmo que não fosse padre, era infalivelmente espancado com a maior fúria. Um dos espancados foi o grande padre Sena Feitas que, depois do atestado, dizia aos amigos:

— «Ainda não tinha derramado o meu sangue pela causa da Religião. Agora já tenho essa honra».

Aquele dia foi, por absurdo e canibalesco, um dia triste na história de Lisboa. Mas no imediato grande parte da Imprensa insistia no estúpido boato com má fé criminosa. Chegou a dizer que eram 60 as crianças desaparecidas. A Polícia descobriu depois tratar-se apenas de dois rapazes fugidos à família, um deles por haver roubado qualquer quantia...

...

Esta a versão que durante muito tempo correu. Mas no seu livro «Os culpados da queda da Monarquia» o sr. conselheiro António Cabral conta os factos de maneira levemente diversa. Diz o escritor que a grosseira calúnia foi inventada para afastar as crianças da catequese. E o óleo era para tratamento da Rainha D. Amélia...

«Para se criar ambiente propício — sublinha o sr. conselheiro António Cabral — durante muitos dias a Imprensa espalhou notícias falsas de desaparecimento misterioso de crianças das classes populares. Diz mais o sr. conselheiro António Cabral que a Polícia assistia complacientemente a estas selvagerias. Acrescenta haver corrido que o Governo do tempo fora cúmplice e que «no plano diabólico tivera intervenção directa o ministro dos Negócios Estrangeiros, Carlos Lobo de Avila, que achava perigoso o falsamente apregoado clericalismo da Rainha Senhora D. Amélia, acusada de excessivo amor aos jesuítas». A história foi, finalmente, contada pelo que nela foi principal farsante visível.

...

Em 18 de Maio de 1928 o «Diário do Lisboa» publicou um artigo do notabilíssimo jornalista Aprígio Mafra, que lhe deu este título sugestivo: «Desvende-se o mistério do óleo humano». Escreveu Mafra, um dos maiores valores do jornalismo português desde que no nosso País há Imprensa diária:

O padre não era padre. Era um seminarista de S. Bernardino, perto de Varatojo, que se alugou por 400 mil réis a uns tantos políticos para representar aquela comédia da Praça da Figueira. Está felizmente vivo e são: chama-se Alfredo Gamboa, é actor de seu officio e ele próprio conta a curiosa aventura em que se meteu.

CEL

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

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

L I S B O A

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

PELA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Segue-se o diálogo travado entre o jornalista e Alfredo Gamboa, tempo depois falecido:

— Conta lá, ó Gamboa. Conta lá como isso foi.

E ele contou:

— Não vêem vocês que, por esse tempo, andava-se em guerra aberta com os jesuítas, que a Rainha D. Amélia protegia e que os liberais procuravam a todo o transe inutilizar. . . Eu tinha vindo lá de S. Bernardino para o Seminário de S. Vicente, a fim de concluir o curso. E andava por aí... fardado de seminarista. (...) Fui apresentado a um grupo de republicanos, de que fazia parte o jornalista Baptista Machado da «Folha do Povo», se não me engano. E vai diz-me ele, a elogiar o meu liberalismo:

— Você é que está mesmo na conta para o golpe que vamos dar, porque é um espirito desempoeirado, moderno, uma pessoa inteligente, capaz de compreender o largo alcance da propaganda, em que andamos empenhados. A D. Amélia acabou de dar aos jesuítas o palácio da Rua da Mouraria para se estabelecer nele mais um convento, (...) Consta que outras concessões lhes vai fazer e nós, homens que nos prezamos de amar acima de tudo a liberdade, não podemos, nem devemos consentir em tal.

— E então? — perguntei eu a apoiar e a apressar a conclusão.

— E então você vai ajudar-nos a pôr em prática um «truc» formidável. É simples. O amigo Alfredo Gamboa vai dar uma volta pela Praça da Figueira. A certa altura há de cair uma criança a seus pés. Levanta-a, beija-a e acarinha-a, dá-lhe um tostão para rebuçados e... pronto! Não é preciso mais nada...

— Não é preciso mais nada... para me arrasarem com pancada...

— Qual história?! Está tudo combinado. O Lobo de Avila, ministro dos Estrangeiros, ajuda pelo lado do Governo; o capitão Dias, da Polícia, segura a multidão, se for preciso; a mulher que há de levar a peiza também ganha cem mil réis... Já vê que não há perigo. Você, se não puder fugir, é preso e vai para a esquadra de carruagem. Depois não se aflija, que alguém irá restituí-lo nesse mesmo dia à liberdade.

— E foi assim?

— Pouco mais ou menos. Mal o povinho desatou a que-

rer malhar em mim por eu ter agarrado a miúda, conforme se combinara, o capitão Dias, que estava a postos, avançou para o adjunto e prendeu-me para me dar fuga. Mas nem por isso deixei de sofrer tratos de polé. Da Praça da Figueira até à esquadra da Rua dos Capelista, caiu sobre mim um dilúvio de lizo e de calhaus. Pagaram-me bem, mas iam-me dando cabo da pele. A carruagem em que me levaram até ao Governo Civil, chegou lá esburacada de tanta estocada que apanhou. «Abaixo a seita negra! Abaixo o ladrão dos nossos filhos!» — berrava o mulherio. «Matem esse ladrão!» — sentenciavam os da turba, em frente da esquadra policial. Meninos, dizia eu que se acabava o Mundo com aquela enchente de bordoadas.

— E depois?

— Depois... nunca se chegou a descobrir nada. O juiz Veiga, da Polícia, tratou-me com extremos de delicadeza e até me pediu desculpa do enzalhalho. À noite apedrejaram-me a casa. Mas, a essa hora, já eu andava a estalar os 400 mil réis nos botequins da Rua dos Canos.

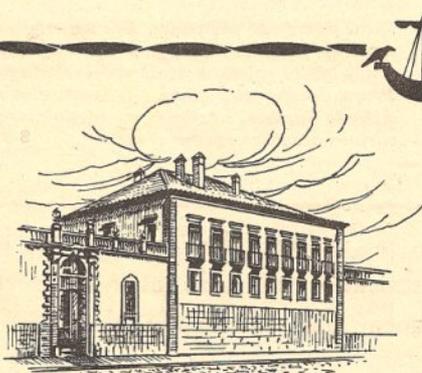
Assim foi aquele dia 30 de Julho de 1895. Evocando estes acontecimentos é que temos a suspeita de que o boato da freira, da criança e da cobra não é talvez tão estúpido como pode parecer...

(De A Voz)

Casa da Imprensa

O sr. ministro das Obras Públicas concedeu, pelo Fundo de Desemprego, o reforço de 220 contos na participação para as obras de ampliação da Casa da Imprensa, na Rua da Horta Seca, edifício de magníficas proporções para a instalação da sede da Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa de Lisboa e dos serviços daquela prestimosa instituição de jornalistas. A Casa da Imprensa tem merecido do sr. eng. José Frederico Ulrich a mais dedicada simpatia e um auxílio material que a tornou possível, e o seu nome ficará ligado às melhorias agora ali introduzidas, as quais, sob a direcção de uma comissão constituída por Artur Portela, J. M. Boavida-Portugal, Afonso Serra, Carlos d'Ornellas, Sáfera da Costa e Fausto Vilar, devem ficar concluídas durante o mês de Março.

(De O Século)



ABERTO TODOS OS DIAS, EXCEPTO ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DAS 11 ÀS 17. ENTRADA GRÁTIS.

PASSAM JUNTO DESTA MUSEU:
ELÉCTRICOS DA CARREIRA 9
AUTOCARROS DA CARREIRA 25



Domingos de Lisboa

MUSEU DA CIDADE DE LISBOA

(R. DO AÇÚCAR - POÇO DO BISPO)

INSTALADO no antigo palácio da Mitra, «uma verdadeira pérola dos arredores da Capital», segundo a opinião de Júlio Castilho, o «Museu da Cidade de Lisboa», apesar da sua fundação recente, apresenta já um conjunto de preciosidades que a Câmara Municipal, num esforço incessante, muito se tem empenhado em valorizar, de ano para ano.

Colecções de gravuras e desenhos, alguns dos quais de grande valor documental e artístico, pinturas de artistas portugueses do século XIX e contemporâneos, peças arqueológicas de várias construções desaparecidas, cerâmica, metalística, etc., constituem o principal recheio deste interessantíssimo Museu que é justo orgulho da cidade de Lisboa.

MÁQUINAS E APARELHOS

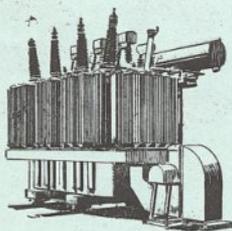
BADEN



SUIÇA

Fornecimento de locomotivas eléctricas, turbinas a gaz, troleibuses, centrais eléctricas completas.

Turbinas a vapor industriais para todas as potências utilizáveis, turbinas de contra-pressão.



Transformador

Electrificação de fábricas, motores eléctricos, transformadores, mutadores a vapor de mercúrio, emisoras de radiodifusão, válvulas para rádio, etc., etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. DE SÁ DA BANDEIRA, 481, 2.ºD. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 23411

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A ZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

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

TOSSE?

