

14.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1955

Número 1627

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

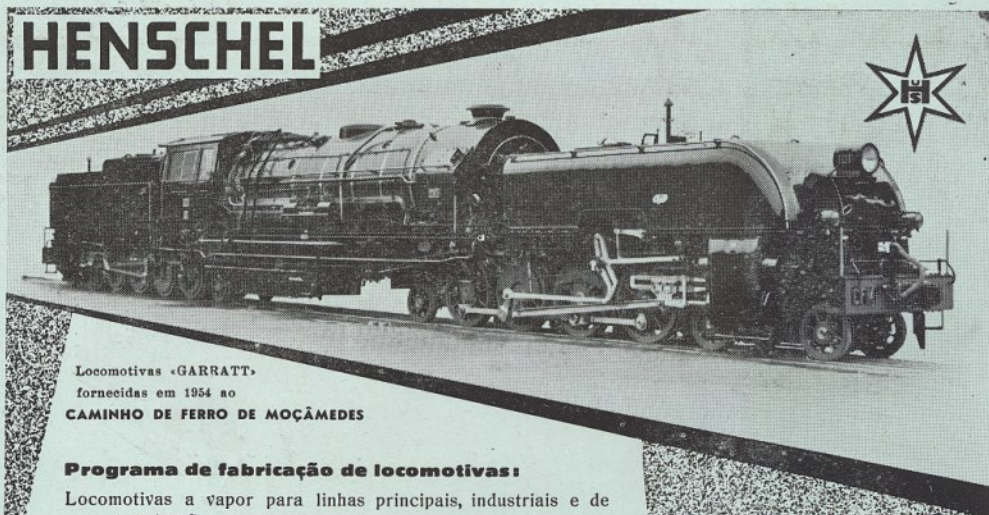
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»
fornecidas em 1954 ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

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

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES:

Norte da Europa / S. Tomé e Príncipe / Congo Belga e Angola

Metrópole / Cabo Verde e Guiné

Metrópole / S. Tomé e Príncipe e Angola

Anvers / Portugal

///

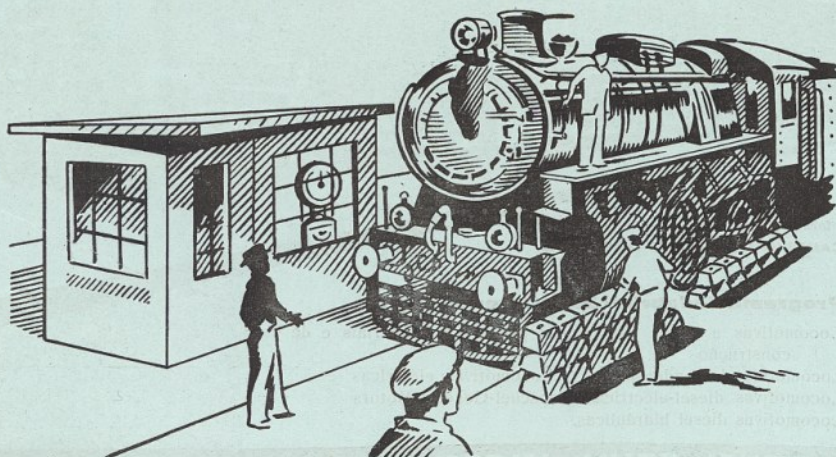
Tramping — Consignações — Trânsitos
Serviço de Reboques Fluviais e de Alto Mar
Lanchas — Fragatas — Batelões

///

Escritórios: Rua do Comércio, 39 — Lisboa — Telef. 26314 / 26315

Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27353

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
 ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898, — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1627

1 — OUTUBRO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE 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 BATELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Major ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTES
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M Á R I O

Os ramais particulares da rede ferroviária portuguesa, pelo <i>Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE</i>	341
Pedro Correia Marques	344
Eng.º Espregueira Mendes	344
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	345
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	346
A Ponte da Arrábida, sobre o Douro, no Porto, é uma obra de grande vulto que honra a engenharia portuguesa.	347
Modificação de tarifas de passageiros dos comboios	348
Linhas Estrangeiras.	349
Alterações aos horários dos comboios expressos	349
Caixas de Reformas e Pensões e de Previdência do pessoal da C. P..	349
Parte oficial	349
Hora de Inverno	349
Há 50 anos	350
Publicações recebidas	350
Recortes sem Comentários	351



Os ramais particulares da rede ferroviária portuguesa

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

(Conclusão)

números reflectem com nitidez o elevado grau de industrialização de certos países.

Saltam à vista, sobretudo, as densidades da Bélgica — em média, em 100 Kms. de linha férrea, inserem-se 53 ramais! —, do Sarre e da Suíça.

E, por exemplo, quanto à Bélgica, tenha-se em conta a importância relativa considerável dos transportes por estrada e por rios e canais.

Em certas regiões fortemente industrializadas de alguns desses países, como, por exemplo, em França, onde as fábricas e estabelecimentos industriais são vizinhos uns dos outros, vê-se até com frequência a ligação de vários ramais a uma via chamada *via mãe de ramais*, que fica especialmente afectada ao serviço dos mesmos e goza de regime administrativo especial.

Em Portugal, em 1953, a densidade de 7, refere-se ao conjunto de ramais e cais particulares; considerando só ramais (actualmente em número de 235), a densidade fixa-se em 6.

É curioso notar que os países de elevada densidade de ramais particulares têm também elevada densidade ferroviária.

4) Os ramais particulares da rede ferroviária portuguesa: distribuição geográfica e por sectores económicos

No nosso País a localização dos ramais e cais particulares tem predomínio nas linhas do Norte, Oeste, Sul, Beira Baixa, Beira Alta, Minho e Vale do Vouga.

Na verdade às referidas linhas cabem

as seguintes percentagens do número dos ramais ligados à rede da C. P.:

Linha do Norte	34%	} 74 %
Linha do Oeste	11%	
Linha do Sul	9%	
Linha da Beira Baixa	6%	
Linha da Beira Alta	6%	
Linha do Minho	4%	
Linha do Vale do Vouga	4%	

Nas outras linhas e ramais localizam-se os restantes 26%.

No entanto, se olharmos ao aspecto de densidade, temos de salientar os troços das linhas do Norte, entre Lisboa e Setil (57 Kms.), onde se inserem 31 ramais, da linha do Oeste, entre Cacém e Marinha Grande (133 Kms.) onde se inserem 20 ramais e o do Vale do Vouga e Norte, entre S. Pedro do Sul e Porto (137 Kms.), onde se inserem 18 ramais.

Sobretudo a densidade do referido troço da linha do Norte — Lisboa-Setil —, mostramos uma densidade excepcionalmente elevada, na média de 54 ramais por 100 Kms. de linha, comparável portanto às de algumas zonas de outros países fortemente industrializados.

As estações que registam maior número de ramais inseridos nas suas agulhas são Gaia (8), Braço de Prata (8), Faro, Aveiro e Figueira da Foz (6), Montijo (5), Alhandra, Braço de Prata, Póvoa e Alferarede (todas com 4).

Pareceu-nos interessante elaborar uma distribuição de ramais particulares por tipos de actividade dos estabelecimentos servidos. Ela dar-nos-á esclarecimentos sobre

os sectores económicos que mais recorrem a este valioso elemento complementar da rede ferroviária.

QUADRO III

Distribuição do número de ramais particulares segundo os tipos de actividade dos estabelecimentos servidos

Instalações ou estabelecimentos servidos, por tipo de actividade	Número de ramais	Porcentagem do total
Minas	8	3,4
Estabelecimentos fabris	106	45,1
Propriedades agrícolas e celeiros	18	7,7
Estabelecimentos comerciais e depósitos	86	36,6
Estabelecimentos portuários	9	3,8
Estabelecimentos diversos de serviços públicos	2	0,9
Construções diversas (que conferem carácter esporádico aos respectivos ramais)	6	2,5
Total	235	100,0

Verifica-se, pois, predomínio acentuado de ramais ligados a estabelecimentos fabris — cerca de 45% do total. Os ramais ligados a estabelecimentos comerciais e a depósitos constituem o segundo grupo — cerca de 37%/. Ambas as categorias absorvem, pois, cerca de 82% do total.

5) Aspectos contratuais e tarifários ligados à utilização de ramais particulares

Como inicialmente dissemos, são os contratos ou acordos que determinam o estabelecimento de ramais particulares.

Os franceses chamam-lhes *traités d'embranchement*.

Por tais contratos ou «tratados», que entre nós se subordinam a minutas-tipo, se descrevem e se designam os ramais; se define o serviço a prestar; se concretizam as verbas a despendar com a construção pelo interessado no ramal e se fixa o montante das rendas anuais devidas ao Caminho de Ferro, por despesas diversas e pelo capital imobilizado; se fixa igualmente qual o serviço a prestar no ramal, tanto na entrega como na recepção, e vários pormenores de ordem tarifária, como as taxas pelo forne-

cimento do material, as taxas de reexpedição para o ramal, os prazos de cargas, a taxa de estacionamento, etc..

Todos os ramais existentes em ligação à rede da C. P. e respectivos contratos encontram-se relacionados numa publicação intitulada *Indicador Geral dos Ramais e Cais de serviço particular*.

Neste diploma, que julgamos um auxiliar precioso para o serviço das estações, constam as indicações essenciais sobre a localização e caracterização dos ramais (por exemplo, se estão inseridos dentro das agulhas das estações ou apeadeiros de que dependem ou se estão situados em plena via), certos pormenores a ter em vista para as cobranças das taxas, determinadas particularidades de serviço, as entidades concessionárias dos ramais e as que, além destas, estão autorizadas a utilizá-los, etc.

6) O tráfego nos ramais particulares

O tráfego nos ramais particulares nos principais países da Europa de que temos informes é verdadeiramente considerável.

O Quadro IV permite fazer uma ideia do que afirmamos.

QUADRO IV

Tráfego nos ramais particulares ligados a algumas redes europeias (em 1953)

Redes	Total de vagões carregados e descarregados	Tonelagem carregada e descarregada	Relação entre a tonelagem carregada e descarregada e a tonelagem total do serviço comercial (em percentagem)
C. F. Alemães	17 162 666	286 100 000	129
C. F. Austríacos	1 714 272	25 714 080	70
C. F. Belgas	4 726 079	88 538 757	140
C. F. Franceses	—	132 500 000	81
C. F. Italianos	2 154 025	27 981 774	63
C. F. Portug. (¹)	125 454	1 455 060 (²)	42
C. F. Sarrenses	1 513 708	35 209 650	104

(¹) Só C. P. (²) Inclui também tonelagem carregada e descarregada nos cais particulares, os quais são cerca de 20.

FONTE: Statistique Internationale des Chemins de Fer., 1953, publicação da U. I. C.

Quanto aos ramais e cais ligados à C. P. dispomos já dos dados relativos ao tráfego.

fego em 1954 e que são os seguintes (com arredondamento):

- | | |
|---|-----------|
| 1) Total de vagões carregados e descarregados | 149 700 |
| 2) Tonelagem carregada e descarregada | 1 876 500 |
| 3) Relação entre 2) e a tonelagem total do serviço comercial (em percentagem) | 51 |

São de salientar sobretudo, através dos números referidos na 4.^a coluna do Quadro IV, que traduzem a relação entre a tonelagem carregada e descarregada e a tonelagem total do serviço comercial (em percentagem), os casos da Alemanha Ocidental, da Bélgica e do Sarre. Nestes países o conjunto da tonelagem carregada e descarregada nos ramais supera a tonelagem total do serviço comercial!

E é curioso dizer que, em face do papel importante desempenhado pelos ramais particulares e de variados problemas que se põem, se está assistindo à formação de associações de utentes de ramais particulares, das quais a mais relevante é a Associação Internacional dos Utentes de Ramais Particulares (no original francês *Association Internationale des Usagers d'embranchements particuliers*, abreviadamente A. I. E. P.) (1).

(1) Esta Associação, cuja sede é em St. Gall (Suíça), foi fundada em 1954, e dela fazem parte importantes entidades e agrupamentos de entidades da Alemanha, França, Áustria e Suíça, estando em contacto também para o mesmo efeito com entidades da Itália e Bélgica.

Segundo consta do respectivo Regulamento, o objecto desta Associação é defender os interesses comuns dos utentes dos ramais particulares, para o que se porá em relação directa com as organizações internacionais de caminhos de ferro, autoridades, poderes públicos, etc., dos respectivos países.

Entre os membros da A. I. E. P. incluem-se várias Associações das indústrias pesadas alemãs, a *Association Nationale des Propriétaires et Usagers d'Embranchements Particuliers*, e a *Verband Schweiz Anschlussgeleise-und Privatgüterwagen Besitzer*, agrupamentos respectivamente dos utentes de ramais particulares franceses e suíços.

Entre nós, embora o papel dos ramais não seja tão preponderante como nos outros países — o que era de prever em face da nossa menor densidade de ramais (vide Quadro II), o menor grau de desenvolvimento industrial, sobretudo no capítulo de indústria pesada e indústria mineira, e a menor quota-parte dessas indústrias no comércio externo, por tudo isso sem que as chamadas *matérias ponderosas* de, e para, as fábricas ou de, e para, as instalações portuárias, tenham aquele predomínio no tráfego que se verifica lá fora — esse papel é, mesmo assim, assaz significativa: *cerca de metade do tráfego de mercadorias da rede ferroviária portuguesa procede ou destina-se (ou procede e destina-se simultaneamente) a ramais e cais particulares*.

Finalmente, falando do tráfego de ramais, apresentamos no Quadro V as estações ferroviárias portuguesas às quais afluí maior tráfego proveniente de ramais particulares (um ou vários), ou aos mesmos destinado, bem como os dados desse tráfego, seja de expedições, seja de chegadas.

QUADRO V

Estações ferroviárias portuguesas às quais afluí maior tráfego proveniente de ramais particulares ou aos mesmos destinado, com indicação dos dados desse tráfego

Estações ou apeadeiros de que dependem os ramais	Expedições nos ramais		Chegadas aos ramais	
	Quantidade de vagões	Peso (toneladas)	Quantidade de vagões	Peso (toneladas)
Carvalhal	5 855	81 004	—	—
Lisboa-P.	491	5 725	1 984	21 121
Póvoa	2 685	32 789	112	1 179
Vila Franca de Xira	909	9 660	997	12 735
Aveiro	—	—	1 665	26 188
Cacia	2 187	37 392	2 329	35 310
Estarreja	1 575	18 791	1 115	16 418
Gaia	4 518	55 006	1 770	20 810
Pataias	2 358	30 225	350	3 610
Martingança	5 236	45 177	2 785	37 157
Barreiro	24 556	351 974	5 065	34 844
Faro	—	—	2 136	28 494
Praias-Sado	9 108	120 126	51 607	389 197
Lousal	16 490	189 922	—	—
TOTAIS	75 766	957 789	49 911	626 741

7) Conclusões

Em 1951, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) empreendeu junto dos seus membros um inquérito sobre a política seguida em matéria de ramais particulares.

As razões determinantes desse inquérito foram principalmente as seguintes:

— que a construção e manutenção dos ramais particulares apresentavam um grande interesse para o Caminho de Ferro, pois os proprietários destas instalações constituem em geral uma clientela fiel;

— que o serviço directo dos estabelecimentos industriais e comerciais, eliminando despesas terminais, fazia com que o tráfego dos ramais particulares fosse menos vulnerável à concorrência;

— que havia interesse no desenvolvimento dos ramais particulares, cuja existência evitava, por demais, despesas relativamente elevadas ao Caminho de Ferro.

Apreciado o Relatório elaborado, nas reuniões da IV Comissão da U. I. C., em Eastbourne (Maio de 1951), verificaram-se sobretudo dois factos importantes:

— uma apreciável identidade de actuação nos vários aspectos contratuais da matéria;

— a disposição da maioria das Administrações para, através de uma política judiciosa, facilitar a manutenção e a difusão dos ramais particulares, seja no que respeita ao aligeiramento das despesas de

primeiro estabelecimento (mas só quando houvesse garantia séria de tráfego), seja no que respeita aos encargos de exploração (supressão ou redução de certas taxas, etc.).

Sem tomarmos posição pela conveniência ou inconveniência desta ou daquela solução, como providências de carácter geral, ou como providências peculiares de certos tráfegos, não há dúvida que a grande conclusão que se pode tirar é a da extraordinária importância do papel dos ramais particulares na economia dos transportes ferroviários. Eles foram, pôde dizer-se, a primeira solução encontrada para o serviço de «porta a porta».

Os números que apresentamos nos parágrafos anteriores demonstram que assim é, e isto não obstante a difusão de outros meios que tendem a disputar-lhe a primazia de que, desde cedo, passaram a desfrutar (é o caso dos contentores, dos vagões sobre reboques, dos reboques sobre vagões, etc.).

Em nosso entender, os ramais particulares continuarão a usufruir de maior eficacidade em grande número de casos. Por isso mesmo, se crescer a quantidade de ramais e se o movimento nos que existem se intensificar de ano para ano isso significará que Caminho de ferro e empresas utentes dos ramais estarão conjugando bem os esforços para a consolidação e difusão destes inestimáveis complementos da rede ferroviária.

Pedro Correia Marques

Regressou a Lisboa, quase restabelecido, o nosso querido amigo e ilustre director de «A Voz», sr. Pedro Correias Marques, que, há dias, fora acometido por doença repentina, quando se encontrava em Famalicão, em goso de férias.

Tendo recebido os primeiros tratamentos naquela vila, seguiu, depois, para uma casa de saúde do Porto, onde, submetido a um especial tratamento, obteve rápidas melhoras.

Com um grande abraço, apresentamos a Pedro Correia Marques os nossos melhores votos de completo restabelecimento.

Eng.º Espregueira Mendes

Iniciou-se ontem, em Londres, a reunião dos directores-gerais de caminhos de ferro, que se destina a tratar da constituição da nova sociedade internacional do financiamento do material ferroviário — a Eurofima.

A fim de representar, nessa reunião, a C. P., que fará parte da referida Sociedade, seguiu há dias, para Inglaterra, o sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, nosso ilustre amigo, a quem, na sua alta qualidade de Director-Geral da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, o País deve muitos serviços.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Centenário de João Franco

Na vila do Fundão, e na freguesia do Alcaide, comemorou-se, com grande solenidade, o centenário do nascimento de João Franco, o último ministro de D. Carlos.

Foi uma das grandes figuras do seu tempo, à qual só as gerações que vieram mais tarde começaram a prestar-lhe justiça. Olhando-o sem facciosismo—para nele se ver e admirar apenas o português puro de espírito construtivo—o Dr. João Franco foi, de facto, um dos vultos mais eminentes do País em todos os tempos, embora, desgraçadamente, a sua obra tivesse sido interrompida, em 1908, pela tragédia do Terreiro do Paço.

D. Carlos e João Franco quiseram actualizar Portugal, remocá-lo, engrandecê-lo, europeizá-lo. O que se fez em pouco mais de três anos! Construção de liceus, modernização do ensino; pensões, no estrangeiro, a professores e alunos portugueses; uma atenção mais séria e carinhosa para as classes operárias, etc., sem contar com o esforço empregado no sentido da valorização e nacionalização do nosso Ultramar.

Com o crime do Terreiro do Paço, não morreram apenas um grande Rei e um Príncipe, que era uma esperança, morreu, com a sua partida para o voluntário exílio da sua terra, o político, em cujas mãos honestas estiveram entregues os destinos do País.

O historiador imparcial, alheio a partidarismos e paixões políticas, poderá escrever, com grandeza, o elogio de João Franco, embora tenha, por vezes, de lamentar que muitos homens de responsabilidade do tempo do malogrado ministro de D. Carlos não tivessem querido compreendê-lo e acompanhá-lo.

Um retrato de D. Carlos

Por iniciativa do sr. Dr. António Luís Gomes, ilustre presidente do conselho de administração da Fundação da Casa de Bragança, expôs-se, no salão do teatro do Palácio Foz, um retrato de D. Carlos, o Rei Artista, pintado por Philippe Lazlo, pintor de reis e de príncipes, e ele mesmo o príncipe dos pintores do seu tempo.

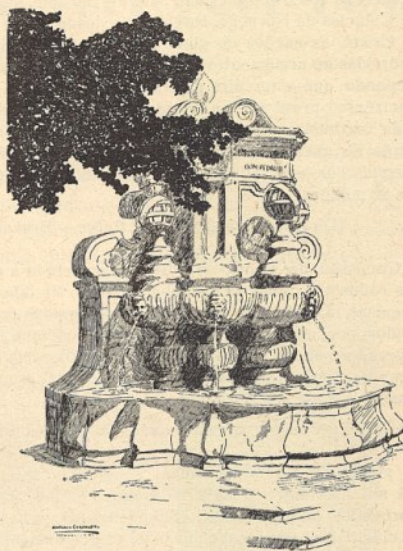
Pintado em 1905, esse retrato admirável parece ter sido feito por um dos maiores pintores do nosso tempo. Só envelhecem as obras de arte a que falta o sopro do génio.

Ao lado desse retrato, que é uma obra prima, figurou também na exposição uma «Paisagem do Alentejo», a pastel, da autoria de D. Carlos, que foi um dos maiores artistas do seu tempo e a quem muitos artistas portugueses ficaram a dever provas de camaradagem, de carinho, de incitamento e de compreensão.

O cúmulo da sinceridade

Mrs. Nannie Doss, de Tulsa, Estados Unidos, confessou no Tribunal ter envenenado com arsénico quatro dos cinco homens, que foram seus maridos. Acusada de ter envenenado mais dez pessoas, a homicida negou esses crimes, explicando com inexcusável cinismo: «Tenho a consciência tranquila, pois matei apenas os meus maridos».

Os nossos artistas



CHAFARIZ DE D. PEDRO II (SETÚBAL)

Desenho de António Carvalho

Antologia

*Que estranha tatuagem Deus te deu
Vestindo-te da noite mais escura
Que surgiu neste mundo e neste céu,
O' dramática e triste criatura!*

*De luto, assim, quem foi que te morreu,
ó tropical beleza, ó formosura?
— És a estátua cruel de quem sofreu
e grato monumento à desventura.*

*Sempre de negro, ó virgem caprichosa,
a tua boca é pétala de rosa
a noite do teu corpo perfumando...*

*E o teu olhar, humedecido e mole,
parece um brando Sol, tal qual o Sol,
parece mesmo o Sol que está chorando!*

Tomás Vieira da Cruz

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O cérebro electrónico criado pelo dr. Sorbine, da Academia de Ciências da Noruega, revelou que desde o ano 650 antes de Cristo, as nações do globo estiveram empenhadas em 1656 «corridas ao armamento», das quais resultaram 1640 guerras. Supondo que a terceira guerra mundial rebente, o cérebro electrónico prevê que na futura guerra atómica morrerão cerca de um bilião, quatrocentos milhões e duzentas mil pessoas (três de cada cinco seres actualmente vivos). Na Índia, por exemplo, de uma população de 356 milhões, pereceriam mais de 62 milhões.

(De *La Revue Coloniale Belge* — Bruxelas)

A Comissão de Transportes Britânicos estuda a aderência das rodas aos carris de caminho de ferro. No laboratório de pesquisas, a roda e o carril são representados por rolos accionados por um motor de corrente que funciona também como gerador, encontrando-se tudo encerrado numa câmara de ar condicionada para que o efeito das diferenças atmosféricas também possa ser verificado.

(De *Dagbreek en Sondaynuus* — de Joanesburgo)

Os planos de uma nova cidade satélite da capital sueca com 55 mil habitantes e trabalho para 10 mil indivíduos, foram aprovados pelo município. Situada ao sul de Estocolmo a nova cidade terá uma «capacidade de estacionamento» para cada 5 habitantes. Estará pronta dentro de dez anos e terá o nome de «Farsta».

(Do diário *Sicilia* — Catania)

De que maneira o núcleo da célula viva controla as actividades de toda a célula? Talvez seja encontrada uma explicação para o caso nas lâminas de ovos de rã de um milionésimo de polegada (25 mimicrons) de espessura. Estudadas essas lâminas em microscópio electrónico verificou-se que existiam fios diminutos entre o núcleo e o protoplasma do resto da célula. A descoberta foi feita pelo professor Pelister que a comunicou, em recente reunião da Academia Nacional de Ciências de Nova York.

(Do *The Muslim World* — Hartford)

Os moinhos de vento da Holanda estão a ser utilizados como geradores de força eléctrica para o que foram dotados com os necessários maquinismos.

(Do *The United States News* — N. Iorque)

Actualmente, na Inglaterra, há 615 exemplares de jornais diários para 1.000 habitantes e no Afeganistão 1 exemplar para o mesmo número de habitantes.

(Do *Virginia Spectator* — Richmond)

Cientistas americanos estão fazendo experiências com a reserpina e o hexametónio para combater a pressão arterial elevada. A reserpina age directamente sobre o cérebro.

(Do diário *Star* — Pretória)

A Universidade de Joanesburgo acaba de compilar um catálogo em que se comprova terem atingido o número de 10.000 edições os primeiros livros em língua africander.

(Do *Ceylon Daily News* — Colombo)

Comparando o peso dos automóveis modernos com os veículos de 1930 nota-se que os carros grandes pesam menos 500 quilos e os pequenos aumentaram o seu peso em 250 quilos

(Do *Dagens Hyheter* — Estocolmo)

Os admiradores da conhecida escritora inglesa Catarina Mansfield vão comprar a vila «Isola Bella», perto de Menton, onde ela viveu grande parte da sua vida. A casa vai ser transformada em museu.

(Do *North Western Evening Mail* — Furness)

No voo sem escala, de Tóquio a Vancouver, 6 passageiros e 9 tripulantes tiveram a sensação de chegar ao final da viagem... três horas antes de partir! Devido à diferença de horário, o avião deixou a capital japonesa às 3,47 de sexta-feira, hora do Japão, e aterrou em Vancouver às 0,30 horas do mesmo dia, fazendo o percurso de 4.800 milhas em treze horas e 51 minutos de voo.

(Do *Morning Advertiser* — Londres)

Um especialista em questões de contrabando, na Alemanha, estabeleceu uma lista dos 482 diferentes lugares nos comboios em que os contrabandistas ocultam mercadorias para passar as fronteiras.

(Do *Rand Daily Mail* — Pretória)

Iniciou-se em Los Angeles o maior hotel da América. Terá 85 andares, 780 apartamentos, 1.400 quartos e 56 elevadores.

(Do *Philadelphia Bulletin*)

Os habitantes da cidade sueca de Gotemburgo foram recentemente despertados com o repicar insistente dos sinos da igreja. Todos se levantaram, supondo tratar-se de algum cataclismo. É que os sinos são movimentados por um sistema eléctrico e um curto-circuito foi a causa do falso alarme...

(Do *Il Nuovo Cittadino* — Génova)

A psicose do emagrecimento domina hoje os Estados Unidos. A mania de emagrecer foi aproveitada por uma fábrica de toalhas de mesa... que trazem tabelas de calorias e conselhos para dieta, dando a lista dos alimentos que podem ser comidos.

(Do *Stockholms Tidning* — Estocolmo)

Os mais destacados produtores de lacticínios na Califórnia são americanos de origem portuguesa, cujas propriedades rendem cerca de 1.378 milhões de litros de leite, anualmente, sem contar com a grande quantidade de produtos derivados. É muito comum entre esses cidadãos americanos os sobrenomes de Silva, Pereira, Ferreira.

(De *7 Tage* — Baden-Baden)

A PONTE DA ARRÁBIDA, SOBRE O DOURO, NO PORTO

E' UMA OBRA DE GRANDE VULTO QUE HONRA A ENGENHARIA PORTUGUESA

O Senhor Ministro das Obras Públicas, Eng.^o Arantes de Oliveira, deslocou-se no dia 6 do mês passado ao Porto, com o fim de inaugurar cinco blocos de moradias, no Bairro «Rainha Dona Leonor». Do discurso proferido por Sua

confina em si próprio, antes se relaciona intimamente em mais de um aspecto, com o problema geral do desenvolvimento urbanístico da cidade. Haverá, pois, alguma lógica na sequência da minha exposição. Mas ainda que assim não fosse, restar-me-ia a espe-



A ponte rodoviária da Arrábida, sobre o rio Douro, visionada por uma fotomontagem, segundo o projecto definitivo

Excelência destacamos a parte que se refere à construção da Ponte da Arrábida, sem dúvida, uma das obras mais importantes a realizar no nosso País e que ficará entre as primeiras do mundo no seu género, levada a efeito pela engenharia portuguesa.

Palavras do Senhor Ministro das Obras Públicas:

«Sinto que poderia terminar aqui as breves considerações a que me obrigava o programa desta sessão. Todavia, tendo-me referido ao progresso do Porto, sou insensivelmente tentado a aludir a outros sectores importantes em que se está operando este progresso. Aliás, o problema habitacional não se

rança de que V. Ex.^{as} me poderão desculpar que aproveite esta oportunidade para me referir, embora sumariamente, a alguns dos pontos mais importantes em que está intervindo, directa ou indirectamente, o meu Ministério em benefício do engrandecimento da capital do Norte.

Tenho em primeiro lugar muito prazer em comunicar a V. Ex.^{as} que pude aprovar há poucos dias o projecto definitivo, documentado com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, da nova ponte da Arrábida. Este trabalho notabilíssimo, que honra o seu autor e a engenharia portuguesa, vai servir de base ao concurso público para a arrematação da

empreitada, que espero possa ser anunciado no dia 20 do corrente.

Após detido estudo nos vários escalões da hierarquia técnica do meu Ministério, optou-se pela solução da ponte sobre arco de betão armado, cujo aspecto geral V. Ex.^{ma} já conhecem através de fotografias e do modelo exposto publicamente.

Com a realização desta grande obra, o Porto, que detinha já os máximos dos vãos das pontes nacionais, com o arco metálico da ponte D. Luís e com o arco de betão da ponte da Foz do Sousa, passará a orgulhar-se de poder situar este último máximo no plano internacional.

Com efeito, o arco de betão armado da ponte da Arrábida, com os seus 270 m de vão, ficará sendo o maior até agora construído em todo o mundo. Estamos, pois, em presença de uma grande obra, cujas proporções melhor poderão avaliar-se se dissermos que este vão é superior duas vezes e meia o da ponte da Foz do Sousa, o máximo absoluto até agora atingido no nosso País.

A extensão total da nova ponte será de 614 metros e o seu tabuleiro, situado a cerca de 65 metros acima das águas do rio, terá a largura de 25 metros. Quatro grandes elevadores assegurarão a ligação vertical, utilizável por peões e por ciclistas, entre as avenidas marginais, de um e de outro lado do Douro, e o tabuleiro. Prevê-se para a conclusão dos trabalhos, cujo orçamento é de cerca de 80.000 contos, o prazo de três anos; faremos todo o possível para encurtar este prazo.

Simultaneamente com a construção desta obra de excepcional envergadura será dada realização aos importantes acessos rodoviários a Norte e a Sul, cujos projectos estão em activa elaboração, por forma a assegurar a sua execução dentro do prazo de construção da ponte. Do lado de Vila Nova de Gaia o traçado de ligação à testa Sul da ponte nascerá nos Carvalhos, onde entroncará com a actual estrada nacional n.º 1. Do lado do Porto desenvolver-se-á entre a testa da obra-de arte e a Via Norte, passando sob a Avenida da Boavista e constituindo um importante troço da cintura interior da cidade, tal como está definida no seu plano director. Estão previstos para ambos os acessos, na sua expressão definitiva, características de auto-estrada, pelo que, mesmo no interior da cidade, não haverá cruzamentos de nível com as artérias urbanas atravessadas. Disposições especiais permitirão o trânsito de peões e de ciclistas nas melhores condições de segurança.

* * *

No conjunto das novas vias que tem por fulcro a ponte a construir, a Câmara Municipal terá a seu cargo uma parte de grande volume e importância: a realização da grande artéria de penetração da cidade a partir da testa Norte da ponte, integrada no vasto plano de urbanização do Campo Alegre. Com assi-

*Assegure uma viagem
tranquila!*



Modificação de tarifas de passageiros dos comboios

Um despacho do sr. ministro das Comunicações, publicado na folha oficial, modificou a redacção do artigo 3.º da tarifa geral de transportes, aprovada pelo decreto-lei n.º 35.198 e alterada pelo decreto-lei n.º 27.351, passando a ser a seguinte: «O preço dos bilhetes corresponde sempre ao percurso total a efectuar, expresso em fracções indivisíveis de 1 km., e calcula-se pelas seguintes bases, por passageiro e quilómetro: nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses—1.ª classe, \$50; 2.ª, \$38; 3.ª, \$28; nas linhas exploradas pela Sociedade Estoril—1.ª classe, \$50; 2.ª, \$35; 3.ª, \$25».

Para os meios-bilhetes, os mínimos de cobrança, por passageiro, são: 1.ª classe, 3\$00; 2.ª, 2\$50; 3.ª, 1\$50.

nalável merecimento e inexcusável diligência, concluiu já o Município os estudos gerais respectivos e prepara-se para assegurar a melhor coordenação possível dos seus trabalhos com os que ficam a cargo do Ministério das Obras Públicas, por intermédio da Junta Autónoma de Estradas. Tudo permite esperar que a ponte, os seus acessos, a penetração na cidade e a zona urbanizada do campo Alegre virão a constituir um conjunto urbano que não tem paralelo no nosso país e uma realização de transcendente importância para a cidade do Porto»

Linhas Estrangeiras

AFRICA DO SUL Um dos maiores planos da habitação até hoje lançados na União da África do Sul está a ser estudado pela Administração dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos. Esse plano, calculado em 6.000.000 de libras esterlinas, destina-se especialmente aos ferroviários, abrangendo chefes de estação, engenheiros, condutores, cobradores, pessoal de tráfego, etc. As moradias serão construídas nas várias cidades da União.

A Administração dos Caminhos de Ferro, uma das maiores entidades patronais do país, luta com falta de pessoal.

A rápida expansão da economia do país veio sobrecarregar enormemente o pessoal ferroviário, estando o recrutamento de novos funcionários a sofrer grande concorrência por parte do comércio e da indústria. Espera-se, por isso, que este plano de habitação atraia pessoal novo.

Alterações aos horários dos comboios expressos

Por motivo da mudança da hora legal, haverá, a partir de domingo, as seguintes alterações aos horários dos comboios expressos:

O «Sud-Express» partirá diariamente de Santa Apolónia, às 11,40, e chegará àquela estação às 17,4; e o «Lusitânia-Expresso» partirá de Santa Apolónia e chegará àquela estação, todas as segundas, quartas e sextas-feiras, respectivamente às 19,38 e às 9,55.

Caixas de Reformas e Pensões e de Previdência do Pessoal da C. P.

Em face de dúvidas apresentadas pela direcção das Caixas de Reformas e Pensões e de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) sobre se deveria ser reduzida para 45 por cento a actual melhoria das pensões-base, calculadas aos agentes da mesma Companhia inscritos na Caixa dos Caminhos de Ferro do Estado, o sr. ministro das Corporações determinou que aos referidos agentes seja mantida a melhoria de 50 por cento sobre aquelas pensões, presentemente em vigor.

—Por despacho do sr. ministro das Corporações, foi determinado que a direcção das Caixas de Reformas e Pensões e de Previdência do Pessoal da C. P. desempenhe as funções da comissão organizadora da Caixa de Previdência dos Ferroviários criada pelo decreto-lei n.º 40.262, de 29 de Julho findo.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

5.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo» n.º 174, III série, de 28 de Julho de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado por despacho de S.ª Ex.ª o Ministro das Comunicações de 20 do corrente o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que estabelece o preço especial, de 1.ª classe, de \$40 por passageiro-quilómetro, a vigorar nas linhas da rede explorada por aquela Companhia anulando e substituindo o aviso ao público B, n.º 182, de 3 de Março de 1953.

Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, 22 de Julho de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo» n.º 192, II série, de 19 de Agosto de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 1014 m², à direita da linha férrea de Vendas Novas, entre os pontos kilométricos 50,490-40 50,780-00, destinada à ampliação das linhas de resguardo da estação do Lavre.

Ministério das Comunicações, 19 de Agosto de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Hora de Inverno

Na madrugada de amanhã, os relógios serão atrasados 60 minutos, começando, então, a vigorar a chamada Hora de Inverno.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos Institutos Comercial e Industrial

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Outubro de 1905)

A «doença dos tunneis»

Se encarados sob o ponto de vista economico e social, os tunneis despertam a attenção dos politicos e dos sociologos, pois que facilitam as relações entre os povos, supprimindo as barreiras que a natureza levantou entre as nações, não menos interesse despertam também aos homens de sciencia e aos hygienistas.

O organismo humano não é apropriado para a vida subterrânea. Ao homem é indispensavel o ar puro da atmosphera, por isso a permanencia nos tunneis é para elle sempre nociva e perigosa, porque a modificação do meio ambiente, tornando a atmosphera irrespiravel, rapidamente se manifesta pela sua acção deleteria, originando novas enfermidades e creando condições particulares que já começaram a chamar a attenção dos medicos.

Os accidentes morbidos produzidos pela permanencia nos tunneis são devidos ao calor e à viciação do ar.

Mosso, um phisiologista italiano, observou em uma determinada occasião que o ar de um tunnel continha apenas 4 por cento do seu oxygenio, isto é, perdura tres quartas partes do gaz respiravel.

Em compensação, o ar ganhára 3 por cento de oxido de carbone, cuja toxicidade é tamanha que na proporção de 0,05 por cento é já nocivo, quando respirado por algum tempo.

O calor aggrava os effeitos do oxido de carbone.

O machinista e o fogueiro d'um comboio que segue num tunnel vão envoltos em uma nuvem asfixiante; o guarda-freio na sua guarita, embora com menos intensidade, soffre também as consequências d'aquelle ambiente anormal. Os passageiros occupando a parte média do comboio são os que vão, em melhores condições.

Um observador, descendo a um tunnel, constatou que depois da passagem d'um comboio, em certos pontos, ficava uma nuvem de fumo espesso e immovel, a tal ponto que não deixava ver as luzes collocadas a alguma distancia.

Tendo permanecido sete horas no tunnel, sentiu enfraquecer-se-lhe a memória, perdeu o ouvido e o appetite, elevou-se-lhe a temperatura do corpo e experimentou uma sensação de fadiga desproporcionada com o esforço realizado.

Taes são os symptomas da «doença dos tunneis».

Depois de sair do tunnel começaram a sentir violentas dores de cabeça, teve nauseas e vomitos. O mal estar e abatimento chegaram a um ponto extremo, conservando-se assim até o dia seguinte pela manhã.

Todos estes symptomas tem sido notados pelos empregados dos tunneis, quando respiram o ar viciado d'elles, depois da passagem de um comboio.

A esta ordem de phenomenos pertence também a vertigem, que é um dos symptomas mais frequentes e mais perigosos da «doença dos tunneis», e o que mais temem os machinistas, fogueiros e guarda-freios.

A extrema debilidadade constitue um dos symptomas mais geraes, chegando a manifestar-se uma quasi impotencia dos membros inferiores, ao passo que os membros superiores continuam desempenhando perfeitamente as suas funções.

Os phisilogos tem demonstrado experimentalmente que a «doença dos tunneis» é apenas um envenenamento pelo

Publicações recebidas

Revue Brown Boveri

O último número da «Revue Brown Boveri», que se publica em Baden (Suíça), órgão da Sociedade Anónima Brown, Boveri & C., constitui uma significativa homenagem a Portugal.

Com effeito, reproduz, na capa, a cores, um aspecto da Central de Salamonde, que pertence à Companhia Hidro-Eléctrica do Cávado, e publica algumas páginas, illustradas com gravuras, da autoria do eng. M. Ebersberger.

Arsenal do Alfeite

O Relatório do Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, referente ao ano de 1954, annuncia-nos que é de prever que, para o ano de 1956, entre em vigor um novo regime administrativo do Arsenal do Alfeite e que este dê completa satisfação aos desejos do Governo, tão claramente manifestados não só no relatório da actual Lei Orgânica — Decreto-Lei n.º 28.408, de 31 de Dezembro de 1957, como, também, na letra do seu artigo primeiro.

Por este novo regime se interessou bastante, em anteriores relatórios, a sr. Engenheiro Joaquim Augusto José de Araújo Perestrelo de Vasconcelos, presidente da Conselho da Administração do Arsenal do Alfeite.

Se foi grande a actividade técnica do Arsenal, notável foi também a sua actividade fabril, representada pelas novas construções de navios e pelo número de reparações. Entre as construções novas figuram a vedeta destinada à fiscalização do rio Minho, o Batelão-cisterna a motor, o navio-tanque «Erati» e dois patrulhas-costeiros.

Felicitemos a Administração do Arsenal do Alfeite pelo belo resultado das suas actividades no ano de 1955.

oxido de carbone, complicado com outros factores, entre elles, o calor.

Como medida prophylatica contra o mal, Mosso propoz o emprego de cilindros de ar comprimido ou de oxygenio, facilmente applicaveis nos comboios.

Recommenda este meio a modicidade do preço e a facilidade do transporte. Os tubos são de aço e contem cada um cinco kilos de gaz comprimido a cento e vinte atmosferas.

Dois cilindros são collocados na plataforma para serem utilizados pelo machinista e pelo fogueiro. Na cauda do comboio vae um outro cilindro á disposição do guarda freio.

D'esta maneira é facil provocar uma corrente abundante d'ar, creando uma atmosphera fresca e respiravel durante o tempo necessario para a passagem do tunnel.

Repetidas experiencias tem demonstrado que por este meio pouco dispendioso se proporciona a passageiros e empregados a protecção desejada contra a nova doença, a «doença dos tunneis».

Recortes sem Comentários

Engenheiro Tristão Ferreira de Almeida

Passou no dia 24 do corrente, o 2.º aniversário da morte do Engenheiro Francisco Tristão Ferreira de Almeida, que foi Presidente da Câmara Municipal deste Concelho, ao qual votou o melhor da sua inteligência, boa vontade e sacrifício, aliado a um baírrismo dos melhores, predicados que o acalentaram até ao último momento da sua vida pois foi sabido que, quando surgiu o trágico momento, pensava em assuntos camarários e para a Câmara se dirigia.

Quanto mais tempo passa, mais avulta a sua personalidade e nos lembra a obra que realizou.

A profunda remodelação por que a cidade está a passar, deve-se ao seu esforço, pois o Engenheiro Ferreira de Almeida, que encontrou outros assuntos já resolvidos por vereações transatas, e esta em esboço já, a ela meteu ombros de tal forma, que aí temos a sua efectivação.

Pena foi que não visse o fruto do seu labor e colhesse os louros bem merecidos, mas estou certo que a cidade saberá prestar-lhe condigna homenagem por intermédio da edilidade que o contou no número dos que bem pugnaram pelo engrandecimento de Viseu.

Já aqui o dissemos mas nunca é demais repeti-lo, que o nunca esquecido Presidente com clara visão dos problemas numerosos e, por vezes, complexos que se prendem à vida da cidade e do Concelho, trazia entre mãos, além da renovação em curso, a valorização do Parque de Fontelo, os mercados citadinos, os transportes urbanos, a transferência para local adequado da Feira de gado, a cobertura do Pavia, a modernização ou transferência da Estação do caminho de ferro e melhoramento dos respectivos serviços ferro-viários, a estrada de ligação ao Vale de Besteiros, a Central de camionagem e outros de menor monta, mas todos tendentes à valorização da cidade e da região.

A renovação aí a temos já e os outros melhoramentos os viremos a ter.

Não lhe permitiu a morte trágica ver a obra grandiosa que concebera, mas a Ideia ficou, e com ela, a gratidão ao homem que soube servir a sua terra.

Que a sua memória seja condignamente perpetuada na cidade, são os nossos votos, para que essa gratidão se manifeste. A eles juntamos mais uma vez o desejo e fazemos preces a Deus, para que o tenha em sua divina companhia.

(De «Política Nova», de Viseu)

Certidão de óbito com o doente ainda vivo

MESÃO FRIO, Agosto, 29 — Esta parece de almanaque, mas a verdade é que aconteceu vai para alguns dias e teve por cenário, digamos assim, o consultório de um médico local.

Foi o caso de que, durante a noite, aquele médico teve uma chamada urgente para determinado lugar de uma freguesia do concelho de Baião, onde, segundo diziam, havia um doente em perigo de vida. Deu-se, porém, o caso de o referido clínico ter saído para outra consulta e só ter regressado pela manhã. Visto que nada lhe tinha sido comunicado em contrário, preparava-se o doutor para ir a casa do doente, quando, inesperadamente, lhe surge, portas adentro, um homenzinho, extenuado pela dureza da caminhada, que lhe transmite mais ou menos o seguinte recado: Que o estado do doente se agravava de tal modo que já não seria precisa a presença do médico e que o doutor, para evitar a deslocação de nova

pessoa ao seu consultório, até já podia ir passando a certidão de óbito, pois que a morte do doente «eram favas contadas»...

Mandam as conveniências que não se prante aqui o nome dos personagens desta verídica história, até porque, na verdade, nem lugar há para quaisquer comentários...

(Do «Diário de Lisboa»)

Milhões de mortos

Segundo as estatísticas fornecidas por diversos centros internacionais, a Rússia comunista já provocou nada menos de 63 milhões de vítimas, assim discriminadas.

Vítimas da Revolução bolchevista (1917)	4.500.000
Guerra com a Finlândia em 1918	50.000
Guerra com a Lituânia em 1918-19	50.000
Guerra com a Letónia e a Estónia em 1918	60.000
Guerra com a Polónia 1919-1921	600.000
Guerra com a Geórgia, 1921-1922	20.000
Guerra com a China, 1925-1931	30.000
Guerra com a Polónia, 1939	3.000
Guerra com a Finlândia em 1939	460.000
Guerra com a Alemanha, 1940-45	13.085.000
Vítimas do terrorismo vermelho 1912-1923	2.540.000
Mortos de fome, 1920-1922	6.000.000
Camponeses kulaks mortos como «resistentes» contra a colectivização, 1930-1951	7.000.000
Camponeses condenados à morte, 1930-1953	750.000
Pessoas condenadas à morte pela G. P. U., 1933-1937	1.600.000
Pessoas condenadas à morte, 1937-1958 (Iezhov) ..	1.105.000
Pessoas condenadas à morte pela NKWD, 1938-1945 ..	2.748.000
Mortos nos campos de concentração	21.000.000

De 1947 para cá, muitas outras têm sido vítimas conhecidas ou desconhecidas, na União Soviética ou nos «satélites».

(De «A Voz»)

Pescou-se uma camioneta

CIDADE DA PRAIA, 29 — Pode, por vezes, o mar de Cabo Verde não ser pródigo para os que se dedicam à faina da pesca, mas há dias em que a sua generosidade não tem limites.

Ao lançar as redes nas águas do porto da vila Maria Pia, na ilha de Santo Antão, a traineira «Mar Novo» «pescou» uma camioneta do último modelo e, pouco depois, uma âncora, que fora perdida, em tempos, pelo navio «Boa Vista».

Quanto ao veículo, trata-se da camioneta que, tendo sido encomendada pelo comerciante sr. António Marçal, caiu ao mar quando estava a ser descarregada para um bote. — (A. N. I.).

Tenente-Coronel Travassos Arnedo

Poucas vezes se terá escrito com tanta e tão inteira propriedade que está de luto — e de luto carregado — o Nacionalismo Integral Português, como agora, ao referir-se o infausto acontecimento que foi a morte inesperada do tenente-coronel Mário de Travassos Arnedo.

Combatente intemerato e esforçado do bom combate, alma de eleição onde se erguiam os melhores e mais apurados dotes de carácter, o tenente-coronel Arnedo foi, desde sempre, não apenas o soldado, na grande e verdadeira acepção da palavra, como, mais do que isso, se é possível assim dizer,

-se, o patriota sempre enamorado do alto ideal de Bem Servir, não as soluções transitórias que coisa alguma resolve e o próprio tempo cilindra, mas aquela que vencendo o próprio Tempo, porque encarna o derradeiro sentimento da Pátria é a única que convém ao verdadeiro serviço da Nação.

Monárquico desde sempre, desde o tempo em que afirmá-lo era igual a correr riscos do maior perigo, o tenente-coronel Arnedo pertenceu ao número daqueles que esteve sempre na primeira fila, na vanguarda do combate contra a Demagogia. Fazendo-o usava o processo que à sua alma ardente de patriota e de português da melhor ténpera, lhe parecia o mais certo para conduzir finalmente à solução ansiada, aquela que enfim seria e será sempre, a da salvação da Pátria.

Foi assim que, desde 1921, mal o País se refez dos horrores do trágico 19 de Outubro todos os movimentos contra a Demagogia, então imperante, encontravam sempre na sua vanguarda, apesar da sua mocidade, o tenente-coronel Arnedo. No entanto, no meio da balbúrdia das várias correntes e sectores que então se erguiam contra o despotismo democrático, Arnedo jamais se deixou confundir ou acamarar com os que pescavam nas águas turvas e queriam que a Revolução não fosse além do tirar dum partido para pôr outro.

Por isso mesmo, quando após o fracasso do 18 de Abril a sua acção revolucionária mais e mais se intensifica, é sempre em colaboração com os chefes monárquicos que o tenente-coronel Arnedo situa a sua acção.

Em determinado momento ele será o homem de confiança de Sinel de Cordes e Raúl Esteves, aquele em quem os chefes confiam para ser o primeiro a «arrancar», a soltar com o pe-

queno agrupamento de Setúbal, onde então se encontra, o grido da revolta, que há-de arrastar o Exército à vitória final.

Depois, na preparação do 28 de Maio onde ele será dos maiores e mais activos elementos — coube ao então tenente Arnedo convidar Gomes da Costa e o general Carmona em nome de Sinel de Cordes e o grande organizador de tudo — para aderirem à Revolução — o bravo oficial é o mesmo de todas as horas: o elemento de confiança dos chefes que se deixam enleiar pelos pescadores das águas turvas.

Triunfante a Revolução do Exército, ele que como poucos podia apresentar conta pelos serviços prestados, retirou-se para junto dos seus soldados e nada reclama, nada pede, senão que lhe dêem sempre o primeiro lugar entre os que tiveram de servir.

Destarte, em todas as revoluções que se ergueram contra a Ditadura Militar, Arnedo surgiu sempre na primeira fila dos que, embora com grave risco, defenderam esforçadamente a Ordem. Mas mal esta se restabelecia o bravo e decidido oficial recolhia de novo ao seu quartel ao convívio amigo e simpático dos seus soldados.

Quando viu que a marcha dos acontecimentos não corria de acordo com os seus anseios e ideais, Arnedo tomou o caminho do Ultramar onde continuou a servir com o mesmo entusiasmo e patriotismo que foram seu timbre.

De regresso à Metrópole, quando das suas belas qualidades de carácter tanto e tanto havia a esperar, vem a morte impiedosa e colhe a admirável figura do soldado e do combatente abrindo brecha alta nas hostes dos que bem servem a Pátria.

(De «O Debate»)

Lisboa desportiva

CLUBE ORIENTAL DE LISBOA

10



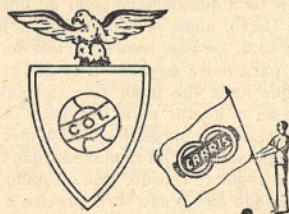
CLUBE ORIENTAL DE LISBOA é a resultante da fusão dos antigos clubes do bairro oriental da cidade: Chelas, Marvilense e Fósforos.

Procurando tenazmente enfileirar ao lado dos «grandes», encontraremos o «Oriental» a marcar nítida posição de relevo, em todas as competições desportivas em que tomou parte, desde 8 de Agosto de 1946: data da sua fundação.

Campeão Nacional de Futebol da 2.ª Divisão, em 1952/53; Campeão Regional de Andebol, em Juniores, nas épocas de 1946/47, 1947/48, 1948/49, 1950/51, e 1951/52; Campeão Nacional, na mesma modalidade e categoria, em 3 épocas, sendo duas consecutivas; o Clube Oriental de Lisboa possui ainda vários triunfos em provas de vela, modalidade onde sempre marcou presença muito honrosa.

O acendrado bairrismo de todos os simpatizantes e associados, dão a este clube características especiais que o tornam merecedor de realizar integralmente todas as suas aspirações, entre as quais figuram: a subida à 1.ª Divisão, de onde infelicidades várias o forçaram a sair há duas épocas; e a construção de um verdadeiro estádio, no Vale Fundão, com todas as condições necessárias para uma cultura mais completa das diversas modalidades praticadas.

O Clube Oriental de Lisboa atingirá certamente os objectivos que tem em vista. Para isso, felizmente, não lhe faltam dirigentes probos e trabalhadores, e a força inquebrantável de 6.500 associados, unidos e perseverantes, capazes das mais abnegadas dedicações para que o seu clube passe a ocupar o lugar destacado que verdadeiramente merece.



A ALEMANHA PRODUZ
E O MUNDO COMPRÁ.



A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MÁQUINAS DE ESCRITÓRIO, LDA.

STAND EXP.

ESCRITÓRIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 56/E

TELEFONE: 52149

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

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 - LISBOA

TELEFONE 2 6329

Linhas Portuguesas

Experiências com uma nova automotora na linha do Tua

No dia 3 do corrente, em viagem de experiência, chegou à estação de Bragança, pelas 15 horas, uma nova automotora com atrelado, do tipo das que vão substituir as que actualmente fazem serviço. Tripulada pelo sr. Júlio dos Prazeres Pereira, conduzia os engenheiros da C. P., srs. António Monteiro e Celso Vasconcelos, além de dois engenheiros holandeses, representantes da firma construtora.

Com a entrada deste novo material em serviço muito beneficiará o público, pois que as antigas automotoras apenas comportavam 37 passageiros cada, o que é insuficiente para o tráfego da linha.

A nova composição transporta 112 passageiros. As experiências satisfizeram em absoluto todos aqueles que a elas assistiram.

Em segunda experiência, no dia 5, compareceram o Director-Geral da C. P., Sr. Eng.º Espregueira Mendes, engenheiros Xavier da Fonseca, Director Geral dos Transportes Terrestres, Branco Cabral, do Conselho de Administração da C. P., João Fonteiro e outros funcionários superiores da mesma companhia, além dos representantes da casa construtora.

Estes srs. foram aguardados na estação pelos srs. Governador Civil do Distrito, Armando Valfredo Pires; Presidente da Câmara Municipal, Adriano Augusto Pires e outras individualidades, que expressaram ao Sr. Eng.º Espregueira Mendes o seu reconhecimento pela melhoria das ligações ferroviárias da linha do Tua a Bragança.

Às 11,45 h. do mesmo dia a automotora, conduzindo todos os convidados, seguiu com destino a Tua, com paragem em Macedo de Cavaleiros, onde, na estalagem do Caçador, se realizou um almoço oferecido pelo Chefe do Distrito.

O Presidente da Câmara de Macedo de Cavaleiros, Padre Manuel Faria, apresentou cumprimentos ao sr. Eng.º Espregueira Mendes que, agradecendo, se declarou agradavelmente impressionado com os encantos da região e que a C. P. concorrerá para o embelezamento da vila, iniciando, dentro em breve, obras de reparação e ampliação da sua estação de caminho de ferro.

A notícia da entrada das novas automotoras em serviço causou geral regozijo em Bragança e em toda a região.

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.ª

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º - LISBOA

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO



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



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA



Delegação no PORTO:

Praça Filipa de Lencastre, 22

Telef. 26251

FIBROCIMENTO Cimianto



Serviços técnicos especializados

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

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O
CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º — Tel. 28953

LISBOA

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

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

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

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

UISEU — Telefone 5506

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICÍLIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

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

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 (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

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

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor - Tubos de aço para caldeiras - Tubos de aço para sondagens - Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas - Tubos para a indústria de petróleo API - Tubos de aço para canalizações 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 caixilhos - Eixos de rodas - Pertis para caixilharia metálica - Peças forjadas - Rodas Monobloco.

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

TREFILERIES & 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 HICQUET, Hautmont Nord - França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias - Fornos especiais - Grellhas, 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 - 21382

LISBOA

136, Rua do Almada - Telef. 27167 - PORTO

TOSSE?

