

4.º do 63.º ANO  
CAMSINHOS DE FERRO PORTUGUESES  
CONTAZELDA DE CENTRAL  
17 FEB 1951  
Lisboa, 16 de Fevereiro de 1951

Número 1516

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

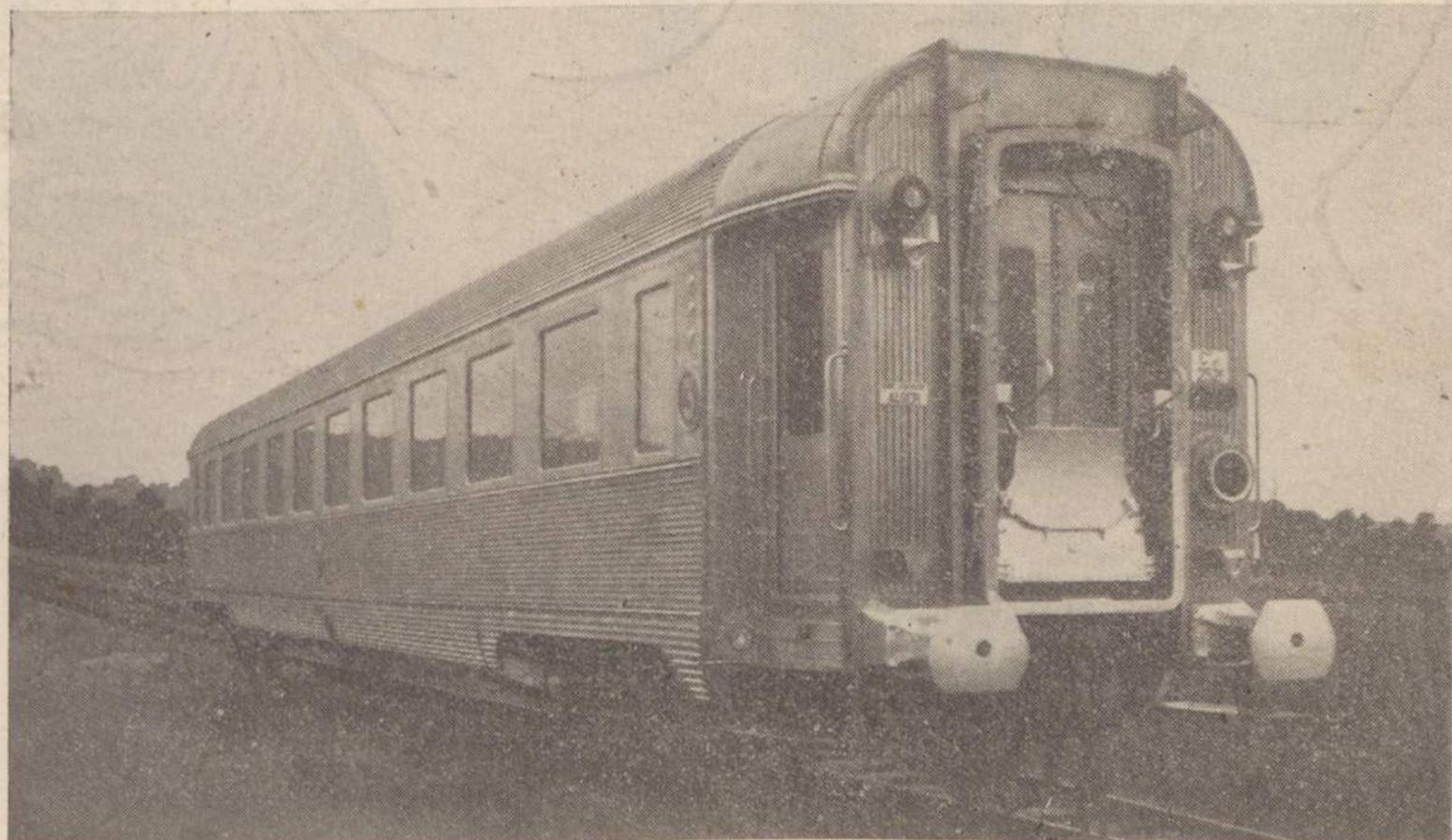
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, 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  
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158 — LISBOA



Carruagem «Budd» de 3.ª classe fornecida aos Caminhos de Ferro Algerianos

THE  COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pe)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL  
LEVEZA, DURAÇÃO ————— ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 20, Av. Franklin D. Roosevelt, PARIS (8<sup>e</sup>)

Representante Geral para Portugal e Colónias: CARLOS EMPIS — RUA DE S. JULIÃO, 23 — LISBOA



TOSSE ?

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS GOTAS XAROPE

# 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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1516



16—FEVEREIRO—1951



ANO LXIII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTÉS  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Os Caminhos de Ferro e o Turismo Nacional, por ANTÓNIO MONTÉS . . . . .	531
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . . . . .	533
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT . . . . .	534
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS . . . . .	535
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS. . . . .	536
Há 50 anos . . . . .	539
Comboios de turismo internacional . . . . .	539
Tertúlia «Festa Brava» . . . . .	539
Parte Oficial . . . . .	540
Linhas Estrangeiras . . . . .	541
Imprensa . . . . .	541
Brindes e Calendários . . . . .	541
A segunda via entre Madrid e Hendaia . . . . .	542
Jardim Zoológico . . . . .	542
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	542
Um novo mapa das estradas e caminhos de ferro de Portugal . . . . .	542
Recortes sem comentários . . . . .	543

# OS CAMINHOS DE FERRO

## E O TURISMO NACIONAL

Por ANTÓNIO MONTES

**N**ÃO pode haver turismo, sem existirem boas comunicações, e não pode haver comunicações sem que o País possa suportar os pesados encargos da sua construção e manter a sua conservação.

Em Portugal, o caminho de ferro nasceu há noventa e cinco anos, com a inauguração, por S. M. El Rei D. Pedro V, do troço que vai de Santa Apolónia ao Carregado. Não faltaram maldizentes, espíritos doentios que inventaram patranhas de toda a ordem, com o pretexto de aniquilar uma iniciativa que o Estado tinha realizado com certo sacrifício.

Que vai ser da «mala-posta»? — diziam uns; o que vão fazer os pobres homens que exploram os trabalhos no Tejo? — comentavam outros.

No dia da inauguração do pequeno troço ferroviário, correram boatos, teceram-se calúnias, inventaram-se desastres, fêz-se tudo para destruir uma ideia nova que, a avaliar pelo que se passava no estrangeiro, constituiu uma nota de progresso para o nosso País.

Considerou-se um arrôjo viajar de comboio, verificando-se, meses depois, que o novo meio de transporte oferecia conforto e comodidade superiores à «mala-posta», tendo ainda a vantagem de encurtar distâncias, dada a sua velocidade.

Os anos correram. A rede ferroviária nacional ampliou-se. O pânico desapareceu e tempo depois o comboio chegava a todas as províncias, levando para os grandes centros tudo o que representava riqueza.

O turismo era então desconhecido, sabendo-se vagamente que havia países como

a França, a Itália e a Suíça, que arrecadavam elevadas somas deixadas por estrangeiros, somas que, em grande parte, revertiam em favor da melhoria das comunicações e das instalações hoteleiras.

O comboio começou a descobrir curiosidades, pois tornava fácil o acesso a lugares que, até então, se mantinham ignorados. Cabe ao comboio, indiscutivelmente, a glória de ter sido um dos factores que mais contribuiu para o desenvolvimento do turismo.

Há cinquenta anos, Portugal continuava a ser um país pacato, desconhecido, em que os hotéis, na maioria, não passavam de simples hospedarias e os transportes por estrada estavam no início. Quando aparecia um automóvel, era olhado com espanto e admiração, e o mesmo espanto e admiração surgiam quando os comboios cruzavam os campos — espécie de fantasmas que vinham quebrar a tranquilidade bucólica das povoações provincianas.

Apesar disso, as linhas férreas cresciam, não tardando a aparecer à sua beira pequenos aglomerados populacionais com a taberna, a caixa do correio e a pequena hospedaria onde, em regra, se instalavam os ferroviários.

Anos depois, as povoações cresceram, descobriram-se águas minerais, ergueram-se santuários, criaram-se lugares de repouso e com o hábito dos banhos de mar, vieram as estradas, as pensões e os pequenos hotéis, algumas vezes emoldurados com paisagens embriagantes.

Quando a vida era diferente da de hoje, as pensões e os hotéis cobravam preços ra-

zoáveis, serviam manjares apetitosos, ofereciam camas repousantes. Mas logo que se começou a falar em turismo, as diárias aumentaram, a cozinha passou a chamar-se internacional, o banho destinava-se apenas a milionários, e sem disciplina, sem fiscalização, cada um fazia o queria, de coisa alguma servindo os protestos dos pobres hóspedes.

Um dia, um grupo de homens de boa vontade, constituído por pessoas viajadas e inteligentes, sugeriu ao Governo a criação das chamadas «comissões de iniciativa», à semelhança do que se tinha feito em França. Foi publicado um decreto, criados novos impostos e, nas praias, termas e estâncias de repouso, constituíram-se as Comissões de Iniciativa, cuja missão era fomentar o turismo nacional.

Dentro de poucos anos, os lugares de turismo começaram a progredir, a embelezar-se, a chamar a atenção dos que vinham de fora. Azulejos nas estações, cartazes de propaganda, repressão de mendicidade, trabalhos de ajardinamento, instalação de miradoiros, valorização de monumentos, melhorias nos hotéis, tudo foi feito com devoção exemplar e espírito bairrista admirável.

Foi assim que nasceu o turismo em Portugal, e como se construiram novas estradas, se repararam outras, se ergueram novos hotéis, se restauraram castelos e catedrais, se criaram museus e se melhoraram as ligações ferroviárias, o País começou a desenvolver-se. Começou a falar-se

em excursões, nas viagens por grupos, nos passeios ao domingo, nos comboios-mistério, nos expressos populares, criando-se no nosso povo uma psicologia nova, o desejo de descobrir novos lugares, a curiosidade de ver coisas novas, a necessidade de distrair o espírito, a ambição legítima de conhecer a nossa terra.

À beira das estradas levantaram-se poussadas, a iniciativa particular ergueu hotéis, constituíram-se agências de viagens, aumentou o número de automóveis, fundaram-se empresas de viação, melhoraram-se as comunicações ferroviárias, quer dizer, havia tudo para fazer turismo, faltando apenas organizar, disciplinar uma indústria altamente rendosa em todo o mundo e que em Portugal continua em estado precário.

Existe uma organização oficial que olha pelo turismo, mas o turismo continua a depender de vários ministérios, sem haver ninguém que cuide a sério do importante problema, que o estude convenientemente e que, sobretudo, saiba ligar todas as peças existentes, entre as quais, indiscutivelmente, o caminho de ferro ocupa um lugar de destaque.

O caminho de ferro, tão injustamente criticado, continua a ser um dos grandes factores para o desenvolvimento do turismo nacional. É questão de o saber aproveitar, pois constitui, sem sombra de dúvida, o meio de transporte mais rápido, mais prático, mais cômodo e mais económico, para fazer turismo!



# Panorama Ferroviário Internacional

## Locomotivas Alemãs

Da *Revista Ferroviária*, do Brasil, recortamos a curiosa local que se segue:

A indústria do material rolante para ferrovias na Alemanha alcançara posição de destaque antes da II guerra mundial e a competição com os ingleses e norte-americanos muito preocupava o governo alemão.

Com a guerra, ficou parada essa grande iniciativa, mas já se notam acentuados sintomas de que, dentro em pouco tempo, a Alemanha estará, novamente, surpreendendo o mundo de bôas locomotivas.

Ainda recentemente, na África do Sul, foi adquirida à firma alemã Fried Krupp uma encomenda de 100 locomotivas ligeiras, no valor global de 1.696.000 libras, para os serviços dos *Caminhos de Ferro da África do Sul*.

Entre 25 concorrentes de vários pontos do mundo, a proposta da Krupp era 250.000 libras menos do que a proposta inglesa mais baixa para manufatura na África do Sul, mesmo depois de tomar em conta os preços do transporte.

Deve-se notar que, em se tratando de uma antiga possessão inglesa, o interesse dos industriais da Inglaterra era grande pela concorrência e a firma inglesa North British Locomotive, em virtude de esperar receber este contrato, projectava montar uma fábrica em Springs, perto de Joanesburgo. Se bem que não haja nenhuma informação oficial, quanto ao facto de não prosseguir, agora, a firma inglesa com o estabelecimento da fábrica em Springs, parece que o governo da África do Sul aproveitará a oportunidade para auxiliar a idéia dessa firma, e, assim, implantar mais uma importante indústria básica no país.

## Caminhos de ferro Mexicanos

Dos países em que mais se nota o revigoramento industrial e técnico, podemos distinguir o México — nação incomparável de turismo e folclore e país forte, porque realizou uma obra extraordinária em programas de fomento económico.

E, então, em matéria de caminhos de ferro, a obra dos últimos anos é imensurável.

O presidente da República do México, o licenciado D. Miguel Aleman, elaborou e pôs em prática, pouco depois de iniciado o seu governo, um plano de reabilitação dos Caminhos de Ferro Na-

cionais, tendente a pôr os serviços no mais alto nível de eficiência. Este plano, conhecido geralmente pelo Plano Aleman, iniciou a transformação das linhas mexicanas num sistema de comunicações moderno, bem organizado e com capacidade suficiente para contribuir para o desenvolvimento económico da Nação.

As realizações mais importantes do Plano Aleman, nos seus primeiros três anos de execução, foram já as seguintes:

— O alargamento de bitola das vias do México a Veracruz (antigo Ferrocarril Interociântico), de Veracruz a Alvarado e de México-Toluca-Acâmbaro, cujas vantagens são e serão de incalculável importância, não só para os próprios caminhos de ferro, mas também para o florescimento económico das vastas regiões do país.

— A troca do carril leve e antigo pelo carril de 110 e 112 libras nos principais troços do sistema, afim de dar consistência às vias e permitir a passagem, a altas velocidades, da moderna equipagem Diesel que o actual governo já adquiriu.

— A reabilitação mediante a substituição de travessas, reconstrução de terraplanagens, aplicação de novo balastro, reforço de pontes e substituição de carris — em todas as divisões do sistema, principalmente as que abrangem os grandes troços de Laredo, Ciudad Juárez, Guadalajara, Manzanillo, e a Divisão do Sudeste, de enorme importância por ser o meio indispensável de comunicação com uma rica e enorme região do país e com a América Central.

— A construção de novas estações terminais e subterminais, afim de modernizar estas propriedades do sistema e de proporcionar maior economia à exploração.

— A construção de desvios para evitar despesas onerosas em manobras.

— O estabelecimento de sinalização moderna, como o sistema «C. T. C.» (Control de Trafego Centralizado) para dar segurança aos comboios, e a implantação do serviço de telefone selectivo para o despacho de comboios.

— A construção, em S. Luís Potosi, de uma oficina de reparação para máquinas Diesel, absolutamente necessária em virtude da aquisição que se fez desse género de locomotivas.

— A modernização das oficinas do sistema, dotando-as de nova maquinaria e de uma melhor organização técnica.

— A construção dos hospitais de Terra Branca e Matias Romero e de vários postos de socorro, e melhoramento dos existentes.

— A aquisição de básculas, tornos, prensas hidráulicas, maquinaria para via, motores, etc, etc.

— A construção de novas gruas ou tornas de água e obras de aproveitamento de água e combustível.

# Notas da Quinzena

Por . REBELO DE BETTENCOURT

## Eduardo Brasão

SUCEDEM-SE os centenários. Quando as gerações novas não nos dão valores de polpa, é sempre bom recordar os vultos do passado. Os centenários de seus nascimentos servem de pretexto para os trazermos de novo ao nosso convívio e reparar injustiças.

A seis do corrente fechou-se um século sobre o nascimento de um dos maiores actores de Portugal. Quem, há cinquenta ou há quarenta anos viajava pela Europa e frequentava os teatros de Paris e outras cidades, chegava à consoladora conclusão de que os teatros de Lisboa nada tinham a invejar aos seus congéneres europeus. Há meio século estavam em plena glória João e Augusto Rosa, Angela Pinto, Adelina Abranches, Lucinda Simões, Ferreira da Silva e Eduardo Brasão. Estes artistas e muitos outros ainda ombreavam com os seus mais ilustres camaradas da França e da Itália. Ferreira da Silva era tão grande como Zaconi; Augusto Rosa não ficava àquem de Lucien Guitry; João Rosa era, sem dúvida, o mais português dos nossos actores e quanto a Brasão, intérprete do «Hamlet» e do «Kean», era igualmente um notável actor de alta comédia.

Ainda chegámos a admirar, no teatro S. Luis, que se chamava então da República, num conjunto incomparável, Augusto Rosa, Ferreira da Silva, Eduardo Brasão, Chaby Pinheiro, Carlos de Oliveira, Léonor Faria, Henrique Alves e tantas outras figuras, quase todas desaparecidas. Ali, naquele mesmo teatro se estreou Amélia Rey Colaço, com a «Mariânela». Foi uma das noites mais belas do teatro português.

Eduardo Brasão era um artista extraordinário. Vi-o, primeiro, no «Hamlet»; vi-o, em seguida, no «Bibliotecário»; depois, numa outra noite, na «Ceia dos Cardeais», desempenhando o mesmo papel que tinha criado ao lado de João Rosa e de Augusto Rosa. João Rosa tinha falecido há poucos anos e Augusto Rosa, após a morte do irmão, nunca mais quis tomar o seu papel e cedeu-o a Chaby Pinheiro. O «Cardeal Gonzaga» era então desempenhado por Ferreira da Silva. Como os três eminentes artistas diziam, admiravelmente, versos! Como eles, na «Ceia dos Cardeais», souberam reunir, num delicioso acto, o teatro e a poesia!

Brasão, que representou até aos 70 anos, não conheceu o declínio. Foi sempre um grande actor. Quando a voz, já um pouco cançada, o impedia de fazer a tragédia, não se negava, no entanto, para o desempenho da alta comédia.

Sempre distinto, na apresentação e na maneira de representar, Eduardo Brasão foi um grande mestre do teatro.

Os mestres como ele fizeram muita falta.

## Eugénio de Castro

EUGÉNIO DE CASTRO, um dos principais da poesia latina, foi recordado, numa sessão de homenagem, na Academia das Ciências de Lisboa, na noite de 10 de Fevereiro. António Correia de Oliveira, grande poeta contemporâneo, fez o elogio do artista incomparável de «O aristos» e «Salomé», em verso. Júlio Dantas, que presidia à sessão, não pôde deixar de observar que no decurso de quase dois séculos era a primeira vez que o elogio histórico de um académico deixava de ser escrito em prosa.

E com fina ironia acrescentou o sr. dr. Júlio Dantas: «Não conheço qualquer disposição regulamentar que obrigue os académicos a redigir em prosa os seus discursos; acho perfeitamente natural que um poeta fale de outro na divina linguagem que é comum a ambos; e, com franqueza, quando abro os livros de alguns poetas modernistas tenho já dificuldade em distinguir o verso da prosa, porque as duas linguagens confundem-se».

Eugénio de Castro exerceu larga e benéfica influência dentro e além do seu tempo. Foi um dos introdutores do simbolismo em Portugal, renovou, com claros ritmos, a expressão poética, deu ao verso português uma orquestração que não conhecera ainda, provando, assim, que a língua portuguesa é uma das mais belas das línguas humanas.

## Comunidade luso-brasileira

AS relações entre Portugal e Brasil estreitam-se cada vez mais. Razões históricas e motivos de ordem sentimental levam os dois países a entenderem-se melhor para melhor se estimarem. O dr. Getúlio Vargas, novo presidente da República do Brasil, e o dr. João Neves Fontoura, actual ministro das Relações Exteriores, são dois amigos comprovados de Portugal. A ambos, que são, por feliz coincidência, membros da Academia de Letras do Rio de Janeiro, se devem todos os esforços no sentido de se defender e prestar a língua comum — o laço mais vivo das duas pátrias irmãs.

# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Dizem do Rio de Janeiro ter sido encontrada uma coluna com 80 milhões de anos, perto de São José Staborai, no estado do Rio de Janeiro.

(de *Vie à la Campagne* — Paris)

Em Paris, um médico foi processado por uma jovem que o acusou de romper o seu compromisso matrimonial. Um farmacêutico foi encarregado de decifrar as cartas de amor enviadas pelo autor à rapariga...

(da revista *Cervantes* — Barcelona)

Oscar Bell, habitante de Chattanooga, no Estado de Tennessee, pescou recentemente um peixe que tinha duas bocas.

(do diário *Sunday Register* — N. Haven)

Um homem chamado Drinkwater (Bebe água) escreveu um livro intitulado «How to drink wine» (Como beber vinho).

(da revista *Scripps Howar*)

O Hotel Sherman, de Chicago, instalou em cem dos seus quartos aparelhos de televisão. De futuro, serão oferecidos aos hóspedes quartos com ou sem televisão.

(de *El Ocidente* — Caracas)

Recentemente, ao pronunciar uma conferência sobre o aumento impressionante dos casos de insónia, em consequência das condições criadas pela agitação da vida moderna, o professor Richard Wash, da Universidade de Georgia, nos Estados Unidos, adormeceu profundamente sobre a mesa.

(de *Momento Sera* — Roma)

Uma filha do Imperador do Japão, a princesa Kasuko, de 20 anos, vai casar com um empregado governamental que ganha trezentos escudos por mês.

(do diário *Vau Goice* — Nairobi)

Um fabricante de fósforos anunciou que brevemente lançará no mercado fósforos perfumados que se destinam às senhoras fumadoras, sendo declarado que elas preferirão estes fósforos a acendedores.

(de *New Masses* — Nova York)

Em Haia foi preso um homem sem mãos por escrever e passar cheques falsos. A polícia supunha que ele tinha cúmplices, mas o detido demonstrou que ele próprio escrevia os cheques com a caneta nos dentes.

(de *El Tiempo* — San Salvador)

Uma mulher de um lugarejo de Rieti, a quem um caçador ofereceu um pato, encontrou na moela deste cinco pedaços de ouro bruto, o que levou a população do lugar a intensas pesquisas para descobrir onde o pato teria apanhado o ouro.

(de *Ultime Noticie* — Novara)

Num campo de turfa, na Alemanha, foram descobertos, a pouca profundidade, dois esqueletos que se supõe terem 2.500 anos. Um era de homem e outro de mulher, ambos de mais de seis pés de altura, e estarem envolvidos em pano tecido de cabelo de veado.

(da revista *Annales Agronomiques* — Paris)

Numa noite de «première», num dos teatros mais conhecidos da capital francesa, sete «fauteuils» da primeira fila ficaram vagos até principiar o espectáculo. Poucos minutos após o pano ter subido, os ocupantes destes lugares fizeram, em fila indiana, a sua entrada sensacional na sala. Vinham todos de casaca e impecáveis com os seus chapéus altos, que, certamente por distração, não tiraram da cabeça quando se sentaram. Os espectadores das filas de trás, passados os primeiros momentos de surpresa, chamaram-lhes a atenção muito aborrecidos:

— Façam o favor de tirar o chapéu...

Então os sete senhores vestidos de preto, como se fossem um só homem, descobriram-se ao mesmo tempo e mostraram sete magníficas calvas... Em cada uma delas estava pintada a vermelho uma letra maiúscula, cujo conjunto formava o nome dum produto muito reclamado!

(de *La Alborada* — Barcelona)

Em Copenhague um homem foi sentenciado a 30 dias de prisão por ter cortado a cauda dum cão, não obstante ter declarado em sua defesa que o cão abanava o rabo sempre que a sogra o visitava.

(de *El Exportador Argentino*)

Numa batalha de concorrência entre dois «bars» em Barcelona, ambos baixavam tanto os seus preços que chegaram a vender almoços de sumos de frutos, torradas e café por uma peseta.

(do semanário *Pregon* — Vigo)

O proprietário dum estabelecimento de instrumentos musicais de Oslo, recentemente falecido, consignou no testamento que uma banda de música tocasse marchas fúnebres no seu funeral e todos os anos, na mesma data, durante cinco anos.

(do semanário *Dei Turmwart* — Zurique)

## CRÓNICAS DE VIAGEM

## DE LISBOA A ROMA

## III

Por CARLOS D'ORNELLAS

ÃO era eloquente; mas era santo, era prelado; a sua santidade movia os corações, a força do espírito pastoral dava autoridade às suas palavras. Convocou um concílio provincial. Tudo o que diz respeito à vida dos bispos e dos padres, à regência das paróquias, à administração dos sacramentos, aí ficou resolvido; também se lançaram regulamentos para os religiosos. A celebração de um concílio em Milão era causa tão inaudita, que o concurso foi extraordinário. Não se cansavam de admirar, de ver um cardeal tão novo pregar tão ardente, administrar os sacramentos, arrancar-se a todos os cômodos para se votar todo ao cumprimento das funções do seu sagrado ministério. A fama apregoava-o por toda a Itália; o papa teve disso conhecimento, e foi tal o regozijo que isso lhe causou, que não pôde eximir-se de lhe escrever uma carta de congratulação. Renunciou a todos os benefícios, privando-se de uma renda não inferior a duzentas mil liras. O mundo desacostumado a estes rasgos de generosidade, ficou incrédulo a tal nova; mas afinal não havia remédio senão render-se à evidência e admirá-lo. Em seu coração pulsava a caridade de bom pastor. Viam-no por aqueles vales accidentados da Suiça caminhar a pé, sofrer a fome, a sede, as injúrias da atmosfera: mas a salvação das almas era a sua comida, bebida e o seu refrigério. Por um tal preço todos os trabalhos lhe pareciam pouco. O seu zelo dava-lhe agilidade para trepar pelas montanhas, para ir desencantar aos recessos dos precipícios algumas ovelhas vagueantes. Os rebeldes eram tratados com doçura, enternecia-se em presença dos seus extraídos, depois dava-lhes testemunhos da sua bondade que abriam caminho à confiança. Estabeleceu uma ordem edificante na catedral de Milão; a devoção dos eclesiásticos, a magnificência dos ornamentos, o esplendor das cerimónias formavam um conjunto do mais tocante efeito. Edificou muitos seminários, fundou um colégio de nobres; os edifícios eram soberbos, e as regras traziam o cunho da sabedoria do santo fundador. Estabeleceu em Milão os padres teatinos; estimava-os singularmente pela sua pobreza

e confiança em Deus. Recebeu os padres da Companhia. Fundou também uma congregação de sacerdotes sem votos, dependentes só dele, como seu chefe imediato, a fim de os ter à mão para os empregar consoante o pedissem as necessidades da sua diocese. Chamou-lhes os padres oblatos de Santo Ambrósio.

Criou muitas instituições úteis à igreja. A sua caridade estendia-se a todos estes estabelecimentos. Como o amor divino lhe abrasava o coração, estas piedosas instituições eram como tantas outras faiscas. Reformou a ordem dos franciscanos e a dos humilhados. Por ocasião da reforma desta última ordem sucedeu uma causa extraordinária: mão mercenária foi peitada para matar o reformador. O assassino entrou na capela, onde o santo estava fazendo a oração da noite com os domésticos, e disparou-lhe um tiro de arcabuz quase à queima roupa. A bala furou-lhe o mantelete, o roquete e hábitos mas ao tocar na epiderme, deteve-se em respeito. Ficou tão sereno, como se nada tivesse acontecido, e continuou a oração. O boato desta tentativa atraiu toda a cidade ao Paço; vieram também o governador e o Senado assegurarem-lhe que fariam justiça logo que tivessem descoberto o autor do crime. Quando o assassino foi apanhado, pôs tudo em movimento para lhe obter o perdão; mas apesar disso foi executado, e o papa aboliu a ordem dos humilhados.

Declarou-se a peste na cidade de Milão; o santo fez então prodígios de caridade. Tentaram persuadi-lo a que se retirasse para algum lugar sôlo, a fim de se conservar para a sua diocese; mas não obedeceu a ninguém, parecendo-lhe preferível a morte a uma tal deserção do seu posto. Vítima da caridade considerou a morte como a sua coroa. A sua presença suavizava todas as dôres, pois trazia estampada no rosto a alegria dos santos; não se fartavam de o contemplar. Ele próprio foi administrar o pão do Céu a um dos seus curas ferido do contágio; a caridade parecia torná-lo indemne ao contágio; o mal mais pernicioso não podia abrir caminho através desta couraça. Carregava-se a si de grandes peni-

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL  
Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

COMÉRCIO E TRANSPORTES—ECONOMIA E FINANÇAS—OBRAS PÚBLICAS—AVIAÇÃO  
E NAVEGAÇÃO—AGRICULTURA E MINAS—ENGENHARIA—INDUSTRIA E TURISMO

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:—GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888.—MEDA-  
LIHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887-1934; Liège, 1907; Rio de Janeiro,  
1908;—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904

REDACÇÃO. ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONES: { (P. B. X.) 20158  
DIRECÇÃO 27520

|||||

## CONSELHO DIRECTIVO:

RAÚL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P.; ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Inspector de Obras Públicas; RAÚL DA COSTA COUVREUR, Engenheiro e Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU, Ministro do Interior; LUIZ FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro.

## DIRECTOR-GERENTE E EDITOR:

CARLOS D'ORNELAS, Jornalista e Director da Revista de turismo «Viagem»

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

ARMANDO FERREIRA, Engenheiro. Professor e Secretário Geral da A. P. T.  
ALVARO PORTELA, Comerciante.

## REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT, Escritor e Jornalista; VIDAL CALDAS  
NOGUEIRA, Eng.º e Professor

## COLABORADORES:

JOÃO DE ALMEIDA, General do Corpo do Estado Maior do Exército; CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia da Reserva, e Colonial; CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; MARIO DE OLIVEIRA COSTA, Major de Engenharia e Vogal do Conselho de Administração da C. P.; D. GARRIEL URIGUEN, Engenheiro e Funcionário Superior da «RENFE»; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e Funcionário Superior da C. P.; HUMBERTO CRUZ, Major-Aviador; ANTÓNIO MONTÉS, Chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P.; ADALBERTO FERREIRA PINTO, Engenheiro Civil e Capitão de Engenharia; DR. MANUEL MÚRIAS, Director do «Diário da Manhã»; J. M. GUERRA MAIO, da Câmara do Comércio Portuguesa em Paris; DR. BUSQUETS DE AGUILAR, Advogado e Professor; JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS e CARLOS BIVAR

## COLABORADOR ARTÍSTICO:

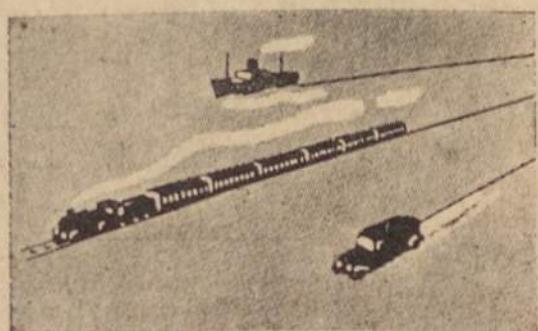
STUART DE CARVALHAIS, Desenhador

# Índice dos Artigos e Secções do 62.º Ano

1950

Pag.	Pag.	Pag.			
Aniversário da «Gazeta» (O 63.º), pelo General <i>Raúl Esteves</i> . . . . .	3	Caminho de Ferro da Ilha Formosa, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	823	Congresso do XLV Centenário da Chegada de S. Martinho de Dume à Península, 336 e . . . . .	426
Aniversário do Grupo «Os Carlos» (XX) . . . . .	398	Caminhos de Ferro da Mandchúria e da Coreia, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	807	Congresso Internacional de Caminhos de Ferro (O XV), 373 e . . . . .	401
António Montês . . . . .	417	Caminho de Ferro da Nova Zelândia, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	123	Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Roma (O) . . . . .	363
Apontamento da visita à Barragem do Castelo do Bode (Um), por <i>Vidal Caldas Nagueira</i> . . . . .	4	Caminho de Ferro e Porto da Beira . . . . .	164	Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro realizado este ano no México (O VII) . . . . .	386
Assembleia Geral da C. P. . . . .	184	Caminhos de Ferro (O Problema dos), pelo General <i>Raúl Esteves</i> . . . . .	727	Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro (VII) . . . . .	101
Associação Internacional de Caminhos de Ferro, 146 e . . . . .	167	Camionagem (A) e o Caminho de Ferro, por <i>Guerra Maio</i> . . . . .	735	Construção de um Novo Cais no Porto da Beira (A) . . . . .	382
Ateneu Comercial de Lisboa . . . . .	167	Carta de Espanha, por <i>Juan B. Cabrera</i> , 83 e . . . . .	374	«Container» representa, no transporte de líquidos por Caminho de Ferro, um melhoramento notável (O) . . . . .	116
Ateneu Ferroviário, 207 e . . . . .	814	Celorico de Basto, por <i>Adriano de Souza Castro</i> . . . . .	757	Cumprimentos de Boas Festas, 784 e . . . . .	814
Arte Italiana, pelo Prof. <i>Giacinto Manopella</i> . . . . .	291	Centenário de L. de Mendonça e Costa (Ainda o) . . . . .	747	Custo do Papel e a Impresa Britânica . . . . .	401
Artesanato e Turismo, pelo Prof. <i>José Francisco Rodrigues</i> . . . . .	11	Chiado (O), por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	347	Descarrilamentos (Os comunistas provocaram) . . . . .	401
Association Internationale du Congrès de Chemins de Fer, XV.ºme Congrès - Rome 1950, por <i>Raúl da Costa Couvreur</i> . . . . .	269	Cinema para Ferroviários . . . . .	95	Descobertas Esquecidas . . . . .	754
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro (Antigo) . . . . .	130	Circulação Fiduciária (A), por <i>J. L. Coelho dos Reis</i> . . . . .	855	Direcção Geral dos Caminhos de Ferro . . . . .	215
Betão Armado celebra o seu Centenário (O), por <i>B. Champigneulle</i> . . . . .	127	Colaboradores (Aos nossos) . . . . .	781	Ecos e Comentários, por <i>Sabel</i> , 50, 334, 451 e . . . . .	744
Bom Humor, 335, 373 e . . . . .	782	Comandante Álvaro de Melo Machado . . . . .	124	Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i> , 71, 113, 149, 186, 219, 257, 353, 741, 827 e . . . . .	858
Brindes e Calendários, 784, 814 e . . . . .	828	Comboios (Vulgaris de Lineu), por <i>Armando Ferreira</i> . . . . .	738	Engenheiro Espregueira Mendes . . . . .	814
Câmara de Comércio International . . . . .	190	Companhia de Seguros «Alentejo» . . . . .	439	Engenheiro D. Gabriel Uriñen . . . . .	781
Caminhos de Ferro, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	143	Comunicações Internacionais de Portugal, pelo Dr. <i>Manuel Busquets de Aguilar</i> . . . . .	25	Ensaio de Crítica Literária: <i>Érico Veríssimo</i> e o Romance Brasileiro, por <i>Rebelo de Bettencourt</i> . . . . .	376
Caminhos de Ferro da Austrália, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	67	Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro no Porto . . . . .	414	Escola Agrícola D. Dinís . . . . .	85
Caminho de Ferro de Benguela, (Companhia do) . . . . .	167	Conferência dos Caminhos de Ferro do Porto da Beira . . . . .	91	Espectáculos, 78, 119, 166, 221, 851 e . . . . .	871
Caminho de Ferro Cabo-Cairo, pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i> . . . . .	5	Conferência Ferrroviária Franco-Hispano-Portuguesa . . . . .	72	Estação que toma actividade 60 anos depois (Uma) . . . . .	784
Caminhos de Ferro Coloniais, 73, 166, 190, 207, 242, 422 e . . . . .	783	Conferência dos Transportes Africanos . . . . .	422	Excursões ao Algarve (A C. P. vai recomeçar em 4 de Fevereiro as suas) . . . . .	814
Caminho de Ferro na Economia Nacional (O) . . . . .	107	Congresso Anual dos Horários dos Caminhos de Ferro Europeus . . . . .	401		
		Congresso dos Caminhos de Ferro	98		

Pag.	Pag.	Pag.			
Excursão dos Ferroviários Portugueses à Suíça, por <i>V. Caldas Nogueira</i> . . . . .	181	238, 343, 399, 421, 439, 748 e . . . . .	851	utilização do), por <i>Guerra Maio</i> . . . . .	93
Experiência de Colonização em Angola (Uma) . . . . .	161	Linhas Portuguesas, 101, 355, 439 e . . . . .	851	Recordações de Viagem — Pela Itália, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i> . . . . .	283
Exposição Internacional de «Containers» em Marselha . . . . .	116	Lisboa - Paris . . . . .	844	Reconstrução dos Caminhos de Ferro Italianos (A) . . . . .	276
Fausto de Figueiredo . . . . .	190	«Lusíadas» e a Revolução Nacional de 1640 (Os) . . . . .	431	Recortes sem comentários, 48, 74, 102, 120, 129, 154, 175, 208, 227, 243, 260, 332, 327, 381, 406, 425, 442, 458, 789, 819, 845 e . . . . .	870
Fausto de Figueiredo (In Memoriam) . . . . .	94	Minérios e Caminhos de Ferro de Téte, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	395	Relação Histórica (Uma) . . . . .	303
Fernão Mendes Pinto e António Faria não foram uma e a mesma pessoa ?, por <i>Aquilino Ribeiro</i> . . . . .	309	Mundo Ferroviário (Pelo) . . . . .	400	Revelações de um repórter de serviço... Comboios em Miniatura . . . . .	15
Ferroviários Portugueses e suas Viagens ao Estrangeiro (Os) . . . . .	447	Mundo fora... (Pelo), por <i>Jorge Ramos</i> , 112, 128, 148, 168, 202, 239, 256, 281, 352, 371, 419, 438 e . . . . .	450	Riquezas ignoradas das igrejas pequenas da França, por <i>Madame Castex</i> . . . . .	755
Festas do Natal . . . . .	452	Museu Provincial das Caldas da Rainha . . . . .	340	Sapadores de Caminhos de Ferro . . . . .	101
Gare Marítima de Lisboa (A Nova), por <i>Guerra Maio</i> . . . . .	307	Notas da Quinzena, por <i>Rebelo de Bettencourt</i> , 111, 145, 183, 225, 255, 351, 418, 422, 811 e . . . . .	862	Sensações duma viagem em Caminho de Ferro, por <i>M. Pinheiro Chagas</i> . . . . .	455
«Gazeta dos Caminhos de Ferro», 170, 402 e . . . . .	444	Notícias ferroviárias de tempos idos no dealbar de tempos futuros, pelo Eng.º <i>Raúl da Costa Couvreur</i> . . . . .	729	Serviço dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique . . . . .	839
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» (Amigos da) . . . . .	781	Novas plantações e transportes na Colónia de Moçambique, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	231	Soldadura nos Caminhos de Ferro Ingleses (A), por <i>N. W. Swinnerton</i> . . . . .	33
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» O futuro do Porto de Bissau . . . . .	52	Página Antiga, por <i>Aquilino Ribeiro</i> . . . . .	731	«Swissair», interrompeu, temporariamente, os seus serviços entre Portugal e a Suiça (A) . . . . .	119
Gondomar . . . . .	53	Panorama Ferroviário International, 13, 69, 99, 109, 125, 147, 162, 189, 203, 216, 233, 328, 349, 397, 417, 433, 448, 739, 809, 829, 841 e . . . . .	860	«Talgo» (O) . . . . .	76
Grémio Regional dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas do Sul. . . . .	207	Parte Oficial, 52, 84, 117, 133, 153, 174, 191, 206, 209, 222, 241, 259, 339, 356, 372, 402, 423, 440, 454, 785, 815, 831, 843 e . . . . .	869	«Talgo» (O), por <i>Guerra Maio</i> . . . . .	825
Guarda da P. N., num acto de abnegação, perdeu a vida para salvar uma criança . . . . .	304	Pires Monteiro (Coronel) . . . . .	784	Tertúlia «Festa Brava» . . . . .	851
Hidrologia e Turismo, pelo Dr. Ascensão Contreiras . . . . .	863	Porto . . . . .	56	Terreiro do Paço — Praça do Comércio, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	179
História da Ínsua, por <i>Frei Pedro de Jesus Maria José</i> , 80, 103, 135, 171, 223, 262, 387, 750, 817, 847 e . . . . .	167	Porto e o Caminho de Ferro da Beira (O), pelo Coronel de Engenharia, <i>Alexandre Lopes Galvão</i> . . . . .	745	Tibete (O), por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	411
Horários da C. P., 126 e . . . . .	864	Porto e o Caminho de Ferro da Beira (O) . . . . .	197	Todos devem saber (O que), 72, 98, 238, 343 e . . . . .	813
Há 50 anos, 51, 83, 101, 115, 126, 151, 169, 190, 206, 221, 240, 261, 330, 355, 382, 405, 420, 441, 453, 743, 812, 826, 844 e . . . . .	21	Portugal e a Itália — Ano Santo, por <i>António Montês</i> . . . . .	278	Turismo e a Culinária Nacional (O), por <i>António Montês</i> . . . . .	29
Imagens e Factos do Passado, reportagem de <i>Rebelo Bettencourt</i> . . . . .	368	Portugal e o Plano Marshall . . . . .	238	Turismo e os transportes em Portugal (O), pelo Capitão de Engenharia <i>Jayme Gallo</i> . . . . .	295
Imprensa Ferroviária e o XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro (A) . . . . .	863	Portugal Ultramarino . . . . .	188	Valorização do trabalhador operário e intelectualizado — Ensaio doutrinário — social . . . . .	170
Imprensa, 73, 95, 116, 146, 167, 207, 222, 238, 382, 401, 441, 452, 783, 844 e . . . . .	119	Problema Mundial (Um), por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	195	Vários aspectos dos Desportos da Neve de Inverno nas montanhas da Itália . . . . .	344
Inauguração do novo viaduto da Avenida da República . . . . .	435	Problemas Sociais, pelo Prof. <i>Violal Caldas Nogueira</i> . . . . .	737	«Viagem», número especial dedicado ao Distrito de Évora . . . . .	119
Infeliz Linha do Douro (A), por <i>Guerra Maio</i> . . . . .	240	Propósito de Turismo, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	251	«Viagem», um número dedicado a Trás-os-Montes e Alto Douro . . . . .	844
Jardim Zoológico de Lisboa . . . . .	17	Publicações Recebidas, 38, 118, 132, 152, 226, 261, 330, 443 e . . . . .	453	Viagens e Transportes . . . . .	95
J. Abreu Campos (Tenente-Coronel) . . . . .	119	Questões de Economia, 336 e . . . . .	369	«Viagem» . . . . .	170
Justa Consagração (Uma) . . . . .	435	Questões de Economia: Para as grandes Empresas Ferroviárias . . . . .	253	Vida Artística . . . . .	98
Liga Portuguesa Profilaxia Social . . . . .	783	Rápido do Algarve e a Camionagem (A nova modalidade de		Vida Ferroviária, 783 e . . . . .	863
Linhas Estrangeiras, 78, 101, 205, . . . . .				Visita de quatro engenheiros da C. P. aos Estados Unidos, patrocinada pelo Plano Marshall (Uma) . . . . .	337
				«Wagons-Lits» . . . . .	814



tências, como se os pecados de pastor fossem a cura desta calamidade pública.

Ordenou procissões de penitência para abonançar a justiça divina. Visitou permanentemente as paróquias da sua diocese, durante o tempo que este flagelo durou. Andava sempre, dormia pouco, comia a cavalo para não perder tempo. De toda a parte recebeu felicitações e encómios, mórmente de tudo quanto em Roma havia de mais grado; mas tantos elogios não puderam enternecer um coração que sabia reconhecer o verdadeiro princípio das graças, e além disso prezava o seu dever. Respondeu que no

endeu por isso àesperamente um prelado que dizia não ter que fazer, como se pudesse faltar que fazer a quem tinha o cuidado de uma diocese. Certo dia encarecia a residência a um cardeal; este desculpava-se que a diocese tinha pouca extensão; o santo observou-lhe que uma só alma merecia a presença do seu bispo, por, mais elevada que fosse a sua dignidade. Para maior recolhimento retirou-se S. Carlos para o monte Voralé, sob a direcção do jesuíta padre Adorno, que fora sempre seu confessor, e em quem depositava inteira confiança. Como este retiro era uma preparação para a morte, fê-lo com o maior



A Praça do Duome, em Milão, vendo-se na frente a sua catedral

que admiravam, não havia para isso motivo, pois que só fizera o que um bispo deveria fazer; que, conforme a doutrina de cristo, o pastor deve dar a vida por suas ovelhas, que este sacrifício da vida é uma obrigação indeclinável, para todo aquele que está encarregado de apascentar o rebanho de Jesus Cristo. Viveu ainda sete anos depois da cessação da peste, continuando a trabalhar na salvação de toda a sua diocese e de toda a província de Milão com um cuidado infatigável, com uma vigilância sempre activa. Dizia que um bispo que tem cuidado da sua saúde não pode cumprir dignamente o seu cargo; que um bispo tem tantos negócios quantos quer ter; repre-

fervor. As suas orações, penitências e abstinências enfraqueceram-no e caiu doente. Dissimulou o primeiro aviso de febre; quando sentiu o segundo disse-o ao seu confessor, o qual moderou as suas austerações. A febre continuou; partiu para Milão; e aqui a febre aumentou. Os médicos advertiram o confessor que não havia um momento a perder que o dispusesse para a morte. Ficou por algumas horas em uma agonia pacífica, e morria aos 47 anos de idade, a 3 de Novembro de 1584. Ao saber a notícia da sua morte a cidade de Milão sentiu grande golpe. Fizeram-lhe magníficas exéquias. As lágrimas interromperam muitas vezes a oração fúnebre tor-

nando o panegírico mais eloquente. Glorificado o santo cardeal com tão grande número de milagres, que o seu túmulo viu-se em breve rodeado de ofertas votivas. O esplendor dos seus milagres e vár-



O histórico castelo Sforzesco de Milão (época medieval)

des deu-lhe a consagração popular de santo. O papa Paulo V canonizou-o no dia 1 de Novembro de 1610, ordenando a sua festa para o dia 4 do mesmo mês. O papa Gregório XIII exclamou ao saber da sua morte: «A luz de ISRAEL extinguiu-se!»

O corpo de São Carlos encontra-se depositado na Sé de Milão na Cripta e o seu túmulo é todo em prata lavrada e cravejado de pedras preciosas.

Foi o cardeal protector da coroa de Portugal, e nessa qualidade protegeu quatro monarcas portugueses. Esses monarcas foram:

D. João III que reinou de 1521 a 1557. D. Sebastião de 1557 a 1578. Cardeal D. Henrique de 1578 a 1580 e Dona Catarina. Com a sua morte deixa de proteger a coroa portuguesa e extingue-se nessa altura a independência de Portugal, pois caíramos em poder dos Filipes de Espanha. São Carlos deixara de proteger Portugal e a sua coroa. Foi canonizado pelo Sumo Pontífice Paulo V a 1 de Novembro de 1610, que ordena que se celebre em todo o mundo cristão a festa a São Carlos em 4 de Novembro, dia que hoje estamos comemorando e que corresponde aos funerais dele. O seu corpo venera-se na cripta de prata feita propositadamente para ele na catedral de Milão, mandada executar também por um Carlos: Carlos V imperador dos franceses, rei de Espanha e de Itália. O seu coração conserva-se como relíquia na cidade de Roma. Era afável e tenaz, rosto pálido e magro. Era uma pessoa alta e de justa corpulência, forte quando era rapaz, magro nos últimos anos, de rosto comprido, olhos grandes e azuis, cabelos castanhos, nariz grosso e aquilino, barba escura, que principiou a rapar aos 38 anos de idade, e que ordenou aos sacerdotes sob a sua jurisdição que como ele também raspasssem as barbas. Estendeu a sua actividade enorme para a Suiça. Fundou em Milão um seminário para os suíços — A Associação

de S. Carlos — a primeira que existiu com o seu nome, foi fundada no ano de 1845 para o alto clero e a nobreza na Alemanha só para as províncias da Renânia e da Westfália e cujo fim se destinava à difusão e edição de livros úteis à religião e à moral. Foi-lhe levantada uma estátua colossal na Itália na sua cidade natal em Arona, estátua que é uma das maiores do mundo.

Para se poder avaliar do prestígio que S. Carlos gosava, vamos apresentar um exemplo histórico para se meditar.

Tinha reunido em Roma o concílio para a dignificação do clero, e onde apenas podiam comparecer os mais altos dignitários da igreja de todo o mundo cristão. Portugal achava-se representado pelo seu melhor prelado — Frei Bartolomeu dos Mártires, Arcebispo de Braga. Pio IV apresentou-lhe seu sobrinho, o cardeal S. Carlos Borromeu, dizendo: recomendo-vos este jovem cardeal, principial por ele a reforma. Santíssimo padre, respondeu o Arcebispo, se eu tivesse visto a todos os cardeais no estado em que Deus pôs o cardeal Borromeu, eu não teria pro-



Uma das entradas da estação central de Milão

posto ao concílio como necessária a sua reforma. Mas tê-los-ia apresentado como modelos.

(Continua)

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Fevereiro de 1901)

## As ruas de Lisboa

Por mais pacífico espírito que se tenha, não se pôde ver sem indignação o estado immundo em que se encontram as ruas da nossa capital.

Attribue-se isso, em geral, às obras que a companhia Carris está fazendo para a construção da sua linha; mas não é essa a origem.

Em todas as ruas onde essas obras não existem, o lamaçal, o pessimo calcetamento, o irregular nivelamento são provas do mais condenável abandono por parte d'essa entidade que se pavoneia com o nome de Camara Municipal e que por completo desconhece a mais simples noção de tratar do bem dos municipios.

Ha pouco um vereador buscou desculpa para este desleixo na exiguidade de recursos da camara e achou logo pretexto para pedir ao poder tutelar aumento de verba.

É o costume.

A camara tem um orçamento enorme, cobra impostos directos e ainda outros indirectamente como adicionais às contribuições do Estado, desbarata dinheiro em pomposas despesas inuteis e quando se lhe lembra que não cuida do que devia cuidar responde sempre que lhe faltam recursos e pede suprimentos ou suplementos quando não pede aumento de imposto sobre o povo.

Mas mais nos indigna ainda a resposta nescia que o presidente d'essa corporação deu ha dias na camara dos pares, sobre o assumpto.

Um deputado por Cintra queixara-se na camara baixa da vergonha em que está Lisboa, e o presidente do município responde-lhe na camara alta, que a lama é produzida pela chuva, e que em igual caso se acha... a estrada de Cintra!...

Quer dizer que o representante do município não encontra no interior do seu senso cabelludo outra explicação do seu desleixo senão uma banalidade e uma allusão á jurisdição do deputado que teve o arrojo de falar n'essa lama que é já o distintivo heraldico da triste vereação que temos.

Já se vê que se, em vez da questão ser levantada por um deputado cintrense o fosse pelo representante d'outro qualquer círculo o respondente encontraria sempre uma explicação identica.

As ruas de Maçãs de D. Maria, de Almalaguez, do Becco de Santo Aleixo estão mal calçadas; o que admira que o estejam as da capital do paiz!

É levar a astúcia ao cumulo e parecer que até o regimento da camara devia prohibir que de certas pederneiras cerebraes saíssem lascas d'estas que vão ferir o bom nome do parlamento.

## Comboios de turismo internacional

A União Internacional dos Caminhos de Ferro, segundo a folha parisiense *Les Echos* está organizando um grupo de comboios internacionais de turismo, composto de carruagens de todas as classes e salão-restaurantes para excursões nos vários países europeus, com visita aos seus pontos estratégicos de turismo. Os comboios circulam de dia, passando os turistas as noites nos hotéis, para lhes poupar a fadiga das viagens nocturnas.

Os bilhetes custarão 50 % da tarifa ordinária e os viajantes serão acompanhados de guias-intérpretes desde o começo da viagem até ao terminus, sendo depois ajudados pelos seus colegas dos países visitados e os comboios pararão em cada cidade ou sítios pitorescos o tempo necessário para a sua visita, mais ou menos longa, segundo o interesse oferecido.

Até agora deram a sua adesão os países seguintes: França, Alemanha, Bélgica, Confederação Helvética, Itália, Áustria, Espanha, Luxemburgo, Holanda e Inglaterra.

É uma inovação interessantíssima e de resultados práticos, do que não é necessário encarecer a importância.

## Tertúlia "Festa Braua"

Foram eleitos os novos corpos gerentes desta organização tauromáquica, os quais ficaram assim constituídos:

Assembleia Geral — Presidente: Mariano de Carvalho Costa. Vice-Presidente: Dr. Augusto Fernando Barreira de Campos. Secretários: Victor Lemos e Joaquim Gomes de Oliveira Jardim.

Conselho Fiscal — Rui de Sousa Vinagre, José Mayer, Alvaro Figueiredo d'Almeida. Suplentes: Fausto Calado Alves e José Bello.

Direcção — Presidente: Carlos d'Ornellas. Vice-Presidente: Jorge Taborda de Lemos e Figueiredo. Secretário: Joaquim Rodrigues Duarte. Tesoureiro: Mapril Baptista Gouveia. Vogais: Fernando Sales de Vasconcelos Peixoto, Bernardino M. Tudela de Vasconcellos e Fernando Nunes de Carvalho. Suplentes: Manuel Gonçalves da Silva, Ernesto Manuel Fernandes, António Roque e Antero Augusto Olaio.



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 22, III série, de 26 de Janeiro, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665 de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é restabelecido o despacho directo de mercadorias entre Portugal e a Áustria, a Dinamarca, a Noruega e a Suécia.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 22 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são concedidas reduções, mediante bónus, nos preços de transporte, em pequena velocidade, de cascas para curtimento de couros, não designadas.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o serviço que prestam os apeadeiros de Trémota e de Almalaguês, situados na linha da Lousã.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 21 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são concedidas reduções, mediante bónus, nos preços de transporte de óleo de mendobi.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França, em trânsito por Espanha, alterando algumas das condições e preços de aplicação da tarifa.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado,

por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros), bilhetes para comboios trânsitos, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços dos bilhetes entre as estações de Lisboa-T. P. e Lavradio e Seixal.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de alteração à projectada tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha e do aviso ao público alterando o aviso B. n.º 56, de 19 de Setembro de 1949, sobre tráfego internacional.

O «Diário do Governo», n.º 23, II série, de 27 de Janeiro publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, concordando com o parecer da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja declarada sobrante e alienável uma parcela de terreno com a superfície de 619<sup>m²</sup>,50, situada à esquerda da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 41,442 e 41,509.

Este terreno está situado no lugar de Carvalho, freguesia de Murtede, concelho de Cantanhede e distrito de Coimbra, e confronta a norte e poente com herdeiros de Martinho Machado Melo, a sul com caminho de ferro e a nascente com estrada.

A venda desta parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

Esta portaria substitui e anula, para todos os efeitos, a portaria de 15 de Maio de 1950, publicada no «Diário do Governo» n.º 120, 2.ª série, de 25 do mesmo mês.

## MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

### Direcção-Geral de Administração Política e Civil

O «Diário do Governo», n.º 1, I série, de 2 de Janeiro, publica o seguinte:

#### Repartição dos Negócios Políticos e de Administração Civil

PORTRARIA N.º 13:404

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, nos termos do artigo 91.º, § 2.º, da Carta Orgânica do Império Colonial Português, que seja publicada no Boletim Oficial da colónia de Moçambique a Convenção, de 17 de Junho de 1950, relativa ao porto da Beira e aos caminhos de ferro que o servem, inserta no «Diário do Governo» n.º 135, 1.ª série, de 12 de Julho do corrente ano.

Para ser publicada no «Boletim Oficial» da colónia de Moçambique.

Ministério das Colónias, 2 de Janeiro de 1951. — O Ministro das Colónias, Manuel Maria Sarmento Rodrigues.

# Linhas Estrangeiras

## ESPAÑA

Afim de melhorar e renovar o seu material circulante, a nhos de Ferro Espanhóis en- e Turim 48 automotoras e 20 modelo, que atingem a velo- etros à hora e são accionadas iiesel» de mais de 400 cavalos

O comboio completo (automotora e reboque) pode transportar 250 passageiros.

## ESTADOS UNIDOS

As companhias de caminhos de ferro norte-americanos, que vão pedir à Comissão do Trabalho um aumento de 6% nas tarifas para compensar os recentes concedidos aos ferroviários.

**SUICA**

No decurso de uma recente reunião efectuada em Berna, nistração dos C. F. F. conce- ssários para a compra de 2 transportes de excursionistas modernas), e de 2 locomotivas na do Brunig. Finalmente, fi- Conselho de Administração, o o da rede telefónica automá- de 1951-1955.

## GRĀ-BRETANHA

Um comboio-fantasma saiu há dias de uma estação de nte vazio — sem maquinista, os. Tinha já passado por três ferroviário conseguiu saltar à os travões.

## VENEZUELA

Os membros do Conselho Nacional de Viação e o M-  
ções entregaram à Junta do Ferroviário destinado a dar  
o caminhos de Ferro da Ve-

O referido plano abrange uma extensão de 4.700 quilómetros, e propõe-se ligar a capital do país com Barquisimeto, S. Filipe, S. Cristóvão, Maracaíbo, Soledad e Barcelona, estabelecendo também ligações entre S. Carlos, Acarigua, Barinas, Coro, Las Piedras, Sababa de Mendonza, La Fria e outras importantes povoações e zonas de produção agrícola e mineira. Os primeiros 440 quilómetros — via Caracas-Barquisimeto — estarão concluídos em 1951 e importarão em 50 milhões de bolivares pagáveis em cinco anos com fundos ordinários do orçamento.

# Imprensa

## «VIDA RIBATEJANA»

Fausto Nunes Dias, espírito dinâmico, acaba de atirar a público mais um número especial de *Vida Ribatejana*. Trata-se, escusado será dizer, de um novo documentário não só do concelho de Vila Franca de Xira, de cujos problemas o distinto jornalista é um ardente defensor, mas, também, do Ribatejo. Numerosas gravuras ilustram artigos de grande interesse histórico e literário.

A Fausto Nunes Dias, com um cordeal abraço, enviamos-lhe daqui as nossas felicitações pelo êxito editorial do número extraordinário da *Vida Ribatejana*.

«INGEGNERIA FERROVIÁRIA  
RIVISTA DEI TRASPORTI»

Recebemos a visita da importante revista mensal de transportes *Ingegneria Ferroviaria*, que se publica em Roma, sob a direcção do engenheiro Dr. Giovanni Robert, e de cujo corpo de redacção fazem parte alguns nomes dos mais prestigiosos da engenharia italiana.

O número, redigido em francês, com que esta notável publicação nos visita pela primeira vez, é inteiramente dedicado à XV Sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, realizado em Roma de 25 de Setembro a 4 de Outubro de 1950, e no qual participou o nosso País.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao sr. Dr. Engenheiro G. Robert cordiais saudações.

# BRINDES E CALENDÁRIOS

Da firma J. C. Alvarez, L.<sup>da</sup> recebemos uma colecção de sete interessantes calendários da sua representada Ferranià, todos eles alusivos a costumes internacionais, figurando o nosso com um campino do Ribatejo, em estilização do arquitecto Mengozzi, de Milão.

A inclusão do nosso país nessa colecção revela, da parte da firma fotográfica Ferrania, uma homenagem que muito nos sensibiliza.

À firma J. C. Alvarez, L.<sup>da</sup> agradecemos a cativante oferta.

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.<sup>DA</sup>  
CASA FUNDADA EM 1865

CASA FUNDADA EM 1883  
**Sede: PRAIA DO RIBATEJO**

Fábricas de serração em  
PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO  
EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES  
End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo  
Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5  
End. Telegr. — Snadek Telefone n.º 21868

## A segunda via entre Madrid e Hendaia

Segundo uma notícia da capital espanhola, vai ser concluída a 2.ª via na grande artéria ferroviária de Madrid a Hendaia, na extensão de 79 quilómetros, (Miranda do Ebro a Alsasua), assim como a electrificação neste troço, trabalhos que devem ficar terminados no fim do corrente ano.

Uma vez estes dois grandes melhoramentos realizados, a viagem de Madrid à fronteira de Hendaia será reduzida de duas horas e a de Vilar Formoso áquela fronteira será igualmente reduzida de quatro horas; neste caso quando estiver concluído o renovamento que se está fazendo entre Fuentes de Oñoro e Salamanca, assim como o desvio da linha entre a estação de Tejares e a capital Salamanquina, no que há tempo se está trabalhando.

A viagem, Madrid-Hendaia e Fuentes de Oñoro-Hendaia, será de 10 horas, o que não deixa de ser interessante para as relações ferroviárias da Península com Paris.

## JARDIM ZOOLOGICO

Há precisamente um ano que nasceram no Jardim Zoológico dois ursinhos que têm constituído o enlevo da petizada. Como apesar da sua pouca idade já estão um bocadinho crescidos, tiveram de transitar do «Jardim Zoológico» para uma jaula no Palácio das Feras, onde ainda deliciam o público com as suas brincadeiras. Mas a sua falta faz-se sentir no Jardim dos Pequeninos. Porque é que estes animais hão-de crescer tão depressa?!

Alegre-se, contudo, a pequenada, pois acabam de nascer no nosso Zoo mais cinco ursinhos, que a Direcção do Jardim e os seus serviços veterinários estão rodeando dos maiores cuidados para ver se dentro em breve haverá possibilidade de dotar o Jardim dos Pequeninos com mais cinco pequenos habitantes. Entretanto, estes encontram-se em sequestro, bem como as respectivas mães, esperando a Direcção do Jardim, dentro de algum tempo, poder anunciar a sua exposição.

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Filmes portugueses.  
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «O Cavaleiro Vermelho».  
EDEN — Às 21,30 — «Sansão e Dalila».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

## Caminhos de Ferro Coloniais

### MOÇAMBIQUE

Foi submetido, com muito êxito, em Lourenço Marques, a uma operação à vista, o sr. engenheiro Francisco Pinto Teixeira, ilustre Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

— O sr. Carlos Ribeiro, chefe dos serviços exteriores da Emissora Nacional, foi contratado chefe da Secção de Propaganda e Publicidade da Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Um grupo de amigos homenageou-o com um banquete, testemunhando-lhe, assim, o seu apreço pelas suas qualidades de carácter e trabalho.

## Um novo mapa das estradas e caminhos de ferro de Portugal

A casa Michelin, de Paris, acaba de lançar no mercado um excelente mapa rodoviário e ferroviário, de Portugal, o melhor e mais completo que, neste género, se tem feito.

O mapa, que até aqui comportava três folhas, foi reduzido a uma, o que o torna facilmente acomodável na algibeira, sendo, por isso, de uma grande vantagem para os automobilistas.

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

#### ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LISBOA  
LOBITANGA  
LOBITO  
LONDRES

## O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

#### ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA  
TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —  
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)



# “GREY”

## VIGAS E FERROS T

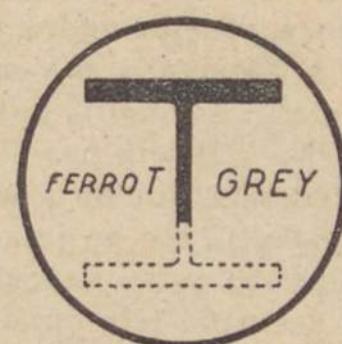
AGENTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL E COLÔNIAS PORTUGUESAS:



NOGUEIRA, Limitada

LISBOA  
R. dos Douradores, 107, 1.<sup>o</sup>  
Telef. PB X 21381-82

POR T O  
134, Rua do Almada, 136  
Telef. 7107



# Recortes sem comentários

## Meio milhão de proletários que passam a proprietários

A Itália vai realizar uma revolução a que se opõem, com todas as forças, as hostes comunistas.

A nada menos de quatro milhões de rurais, sem trabalho e sem pão, bastante para eles e para suas famílias, foram dadas terras que andavam mal exploradas. Quatro milhões de proletários rurais vão passar a pequenos proprietários, graças à reforma agrária que há cem anos se esperava e só os católicos vingaram realizar.

Algumas cifras suprirão, por agora, o longo artigo que o assunto merece; — há em Itália 9 milhões e meio de proprietários que se partilham 21.573.000 hectares, mais 5.500 homens que possuem, eles só, 3.800.000 de hectares, ou seja 17,7% do rendimento fundiário nacional.

Se quisermos limitar este exame aos três grandes domínios e às pequenas terras, reconheceremos que, de um lado, 2.000 homens possuem 8% de uma superfície cultivável, enquanto 4% são divididos entre 5.135.000 rurais.

Os grandes proprietários não queriam tratar como deviam as suas terras, e isso prejudicava 4 milhões de operários que não podiam trabalhar senão seis meses em cada ano.

Era essa multidão que ia engrossar a massa dos comunistas, o que tornava duplo prejuízo para a nação, para a sua economia e para a sua ordem social. É esta injustiça que vai findar com a reforma do governo católico, expropriando as terras mal aproveitadas para as entregar, com auxílio técnico e financeiro, aos operários que sobre elas morriam de fome.

(De *A Guarda*)

## 513 mortos e 9.680 feridos em acidentes de viação no ano de 1947

O relatório dos Serviços de viação referente a 1937, fornece interessantes pormenores acerca do movimento de viação em Portugal. Por ele se verifica que, por acidentes registados, houve 513 mortos e 9.680 feridos, e que foram notados em circulação 87.575 automóveis, 7.269 motocicletas,

e 215.467 bicicletas, tendo-se passado 25.640 cartas de condução.

Houve 66.956 multas, aplicadas por várias transgressões, cujo montante atingiu mais de sete mil contos.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

## Petain, o Vencedor de Verdun e o Salvador da França

Nunca compreendemos os motivos da longa prisão de Petain, o vencedor de Verdun. Talvez por sentirmos ainda nos ouvidos o eco longínquo do incessante troar da artilharia na defesa e ataque a Verdun, nós mantivemos sempre uma grande admiração por Petain, o vencedor daquela batalha, a mais violenta, mortífera e persistente da guerra 1914-1918.

Nessa grande batalha em que os soldados franceses formando barreiras, morriam em pé, e encostados uns aos outros cobertos de terra serviam de trincheiras, em que um oficial de carabina na mão, tropeçando nos cadáveres, gritava como um louco: *Mortos, a pé, que a França está em perigo!* Petain cobriu-se de glória evitando um novo Sedan.

A sua Pátria é vencida em nova guerra. Thorez que deserta na primeira guerra, fizera o mesmo na segunda.

De Moscovo onde se acolhera e de mãos dadas com a Rússia, aliada da Alemanha, convidava os seus compatriotas soldados franceses a não combater, a atirar com as armas ao chão, conseguira o seu fim. A Alemanha vencida em Verdun capitulava vergonhosamente na Bélgica e os Alemães triunfantes, obrigaram os Franceses aos mais abjectos actos dum vencedor para com um vencido!

A França não tinha quem melhor a impusesse ao seu vencedor do que Petain, o valente general vencedor da batalha de Verdun. Se a Alemanha, agora vencedora, tripudiava sobre os vencidos, fazendo atravessar as suas hostes pelo Arco do Triunfo e pisar o túmulo do Soldado Francês, de fazer desaparecer dos Inválidos o vagão onde fora assinada a capitulação em 1918 e agora ia ser assinada a capitulação da França no mesmo vagão e no mesmo local, a França não tinha para estar à frente dos seus destinos durante a ocupação, pessoa mais idónea do que o vencedor de Verdun, que do alto da Presidência como Chefe de Estado

incessantemente fazia ver aos Alemães que o chefe da França, vencida agora, fora o triunfador de Verdun.

A Alemanha é vencida por fim. Os aliados triunfam. Petain, prisioneiro dos Alemães é libertado e acusado de traição à Pátria por Thorez e sequazes que, ou tinham desertado ou tinham atirado com as armas ao chão a convite daquele. Corre ao julgamento e é condenado por quê? Por compelido pelos vencedores e para evitar maiores males ter assinado leis ou decretos que denotavam fraqueza ou traição.

Onde estavam os franceses quando a França foi vencida e agora o julgavam e pediam o fuzilamento?

Petain com 93 anos está prisioneiro no rochedo de Veuno mar da França. A sua idade e os seus serviços não permitem na consciência dos Thorezes que venderam a França à Alemanha e à Rússia quando da capitulação.

Petain está preso. Thorez está em Moscovo a planejar nova traição à Pátria. A França esquece o seu passado de glória, de patriotismo, de heroísmo.

Talvez se venha a repetir o passado com Napoleão. Preso, julgado, desprezado, expulso e agora glorificado, no seu marmóreo túmulo nos Inválidos.

Fomos dos que não gostámos de ver Petain sacrificado no lugar de Chefe da França vencida e daí o julgarmos-nos com o direito a perguntar: Quando é que a França liberta Petain e o substitui na prisão pelos que a traem e teem traído e a fazem perder da consideração que todo o mundo tinha pela Grande Nação, orgulho da Europa?

(De *O Mensageiro*)

#### Um caso triste que urge solucionar

Há na nossa cidade uma pobre rapariga — pobre de meios e pobre na sua sorte — que de há tempos para cá tem dado evidentes e por vezes alarmantes sinais de demência.

Em casa é um problema aflitivo, pois vive apenas com sua mãe, que já tem chegado a agredir e a quem, naturalmente, traz em permanente desassossego. Pode dizer-se com propriedade que naquele humilde lar não há um minuto de calma, porque nunca se sabe o que a pobre rapariga irá fazer.

Se sai à rua, o caso, já de si lamentável a todos os títulos, assume proporções igualmente desgraçadas, porque os rapazes, quase sempre indisciplinados, apupam-na, ferem-na com ditos de toda a sorte, fazem-na excitar e ainda mais enlouquecer.

É uma rapariga nova, com muitas probabilidades de cura. Apelamos para que lhe sejam abertas as portas duma Casa de Saúde antes que seja tarde de mais. Não somos tantos em Portugal que se possam desperdiçar quaisquer vidas e a desta simples e desventurada rapariga pode ainda ser útil se não à sua terra e à Pátria, pelo menos a sua mãe.

Eis aqui em breves linhas um caso triste que urge solucionar e por isso o recomendamos a quem de direito, na certeza de que não o fazemos em vão.

(*Jornal de Elvas*)

#### Embaixador espanhol em Londres

Círculos desta capital, habitualmente bem informados, sublinham que o governo inglês continua à espera da nomeação de um embaixador espanhol aceitável. O primeiro designado pelo generalíssimo Franco, Fernando Castella, não foi aceito porque os ingleses creem que, durante a guerra, esteve muito identificado com a causa nazi. E a prova é que, por ter serviço na Divisão Azul, na frente Leste, o governo de Hitler atribuiu-lhe a Cruz de Ferro. Além disso, é um dos autores de um livro em que se pede a devolução de Gibraltar à Espanha.

(De *O Século*)

# Fassio, Limitada

## TRACTORES

## MÁQUINAS AGRÍCOLAS — E INDUSTRIALIS —

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32 LISBOA

Telefones: 31902/3/4



## ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

## INTERNATO E EXTERNATO (SEXO MASCULINO)

## CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo  
Preparatório e Instrução Primária  
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA  
(PALÁCIO CONDES DE PINHEIROS)

TELEFONE: 62430