

2.º do 64.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1951

Número 1519

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

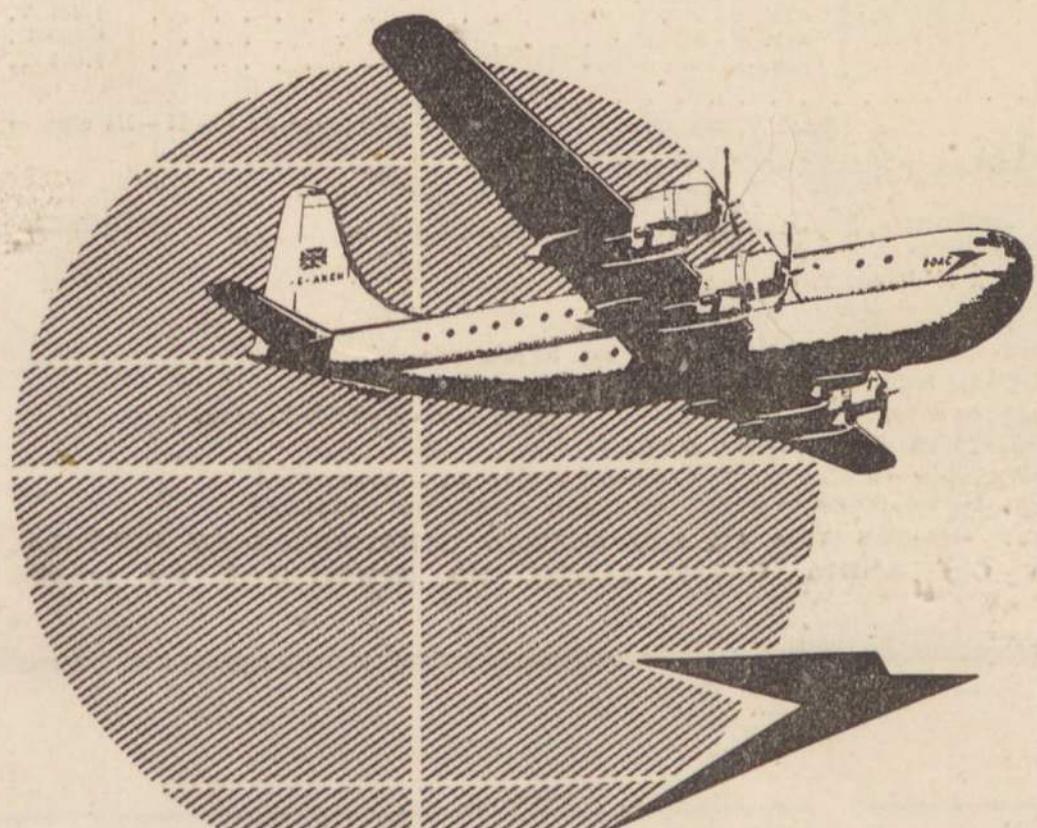
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

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

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



VOE PELA B.O.A.C

BRASIL, VENEZUELA E U. S. A.

PELA B. O. A. C.

APROVEITE A COMODIDADE E A SEGURANÇA QUE LHE OFERECEM 33 ANOS
DE EXPERIÊNCIA E PREFIRA A B. O. A. C.



ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS.
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

PRODUTO V. A. P.—PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITAGLYCOL
O IDEAL DA PELE

À venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em sélos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 64972

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes
LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCOBAÇA	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	8.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/m. AMBRIZETE	9.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGANÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/v. ZÉ MANEL	1.220 T.		

n/p. ALFREDO DA SILVA 3.643 T. — Com alojamentos para passagens de I — II — III classes

TOTAL: 191.131 TONELADAS

LANCHAS A MOTOR:

«CINTRA», «ESTORIL», «GAROTA», «BOLHÃO», «MAQUELA»
«S. CRISTOVÃO», «SOURE», «CAROCHA»34 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)
24 Fragatas (2.150 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
— Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de PortugalIMPORTANTE: A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.º, L.º

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

MANUAL DO
VIAJANTE EM
PORTUGAL2.º Volume sai em Abril
deste ano

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 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

1519

1 — ABRIL — 1951

ANO LXIV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL 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.* 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 MONTÊS
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 CARVALHAIOS



—S U M A R I O—

Lisboa antiga: O Passeio Público, por CARLOS BIVAR	43
Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa	46
Alteração ao Horário do «Sud-Express»	46
O Turismo é uma franca universidade	47
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	49
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS.	51
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	54
Imprensa	55
Lusitânia Expresso — Novo horário	55
Vida Mundana	55
Caminhos de Ferro Coloniais	55
Espectáculos	55
Linhas Estrangeiras	56
Reginald Smith	56
Publicações recebidas	57
Parte Oficial	58

LISBOA ANTIGA

O Passeio Público

Por CARLOS BIVAR

O Passeio Público do Rossio, o Passeio Público e também o Jardim do Passeio, foram os títulos e suas abreviaturas, com que foi agraciado o espaço compreendido entre espessos muros, com seus postigos e gradeado desde 1840, no qual o público ingressava por três amplos portões de ferro abertos para o Largo do Passeio Público, hoje Praça dos Restauradores. Tal espaço terminava num corpo arquitectural composto por três arcos ou nichos, no central dos quais uma figura marmórea repuxava para um tanque adjunto, corpo que acabava, no plano superior, por um terraço para o qual se subia por escadas laterais resguardadas por gradeamento de ferro, também com 2 terraços nos pisos inferiores e com seus cunhais encimados por vasos de pedra. Rematava na parte correspondente à da actual Rua das Pretas, debruçando-se sobre um terreno encravado entre esta rua e a Calçada do Salitre, denominado Praça da Alegria e constituindo a entrada Norte, também com seus portões de ferro. O Passeio Público ocupava, portanto, todo esse espaço ladeado pelas ruas laterais, Oriental e Ocidental do Passeio.

Fôra talhado a expensas de um bosque ou parque florestal para o que foi necessário derrubar algumas das árvores seculares, a cujas copas frondosas se tinham acolhido vários Romeus e Julietas, do século passado, o que originou protestos partidos de várias entidades citadinas. Os derrubos eram, porém, indispensáveis para permitirem a abertura de arruamentos e a distribuição de cadeiras do Asilo de Men-

dicidade, as quais nos dias amenos do Estio ou nos frígidos do Inverno, de céu desanuviado de sol acolhedor e, mediante uma senha de vinte réis, eram ocupadas pelas famílias dos representantes das lídimas classes da população olissiponense. Militares e Civis de bigode e pêra, alguns rejuvenescidos por efeito do Cosmydor, lojistas retirados do comércio ao atingirem as rendas ambicionadas e as meninas casadoiras a quem as mamãs permitiam ou fingiam permitir, que correspondessem aos olhares amoráveis dos galãs, amanuenses das Secretarias de Estado, Aspirantes das Alfândegas, aspirando a uma instalação confortável na vida, vestidos à moda da época, de fraque e plastrão cravejado por alfinete de valor real ou estimativo. Outros, porém, envergando completos de cheviote inglês, cabeça coberta por chapéu de côco amarelo, de Manilha ou Puro de 25 réis fumegante e pendente, limitavam as suas ambições a uma revista em ordem de marcha de vai-vem, lançando olhadelas para as ocupantes das cadeiras do Asilo que, durante a estação invernosa, certamente ofereciam frescura demasiada, os quais brandiam com a dextra a clássica badine, de junco envernizado, com seu castão de prata ou de cobre dourado.

Era, então, moda os janotas corresponderem-se desde os portais das escadas dos prédios da Baixa, e mesmo dos de algumas dos situados em bairros mais em evidência, com as jovens moradoras nos andares altos, por meio de sinais representativos das letras do alfabeto, jovens que os críti-

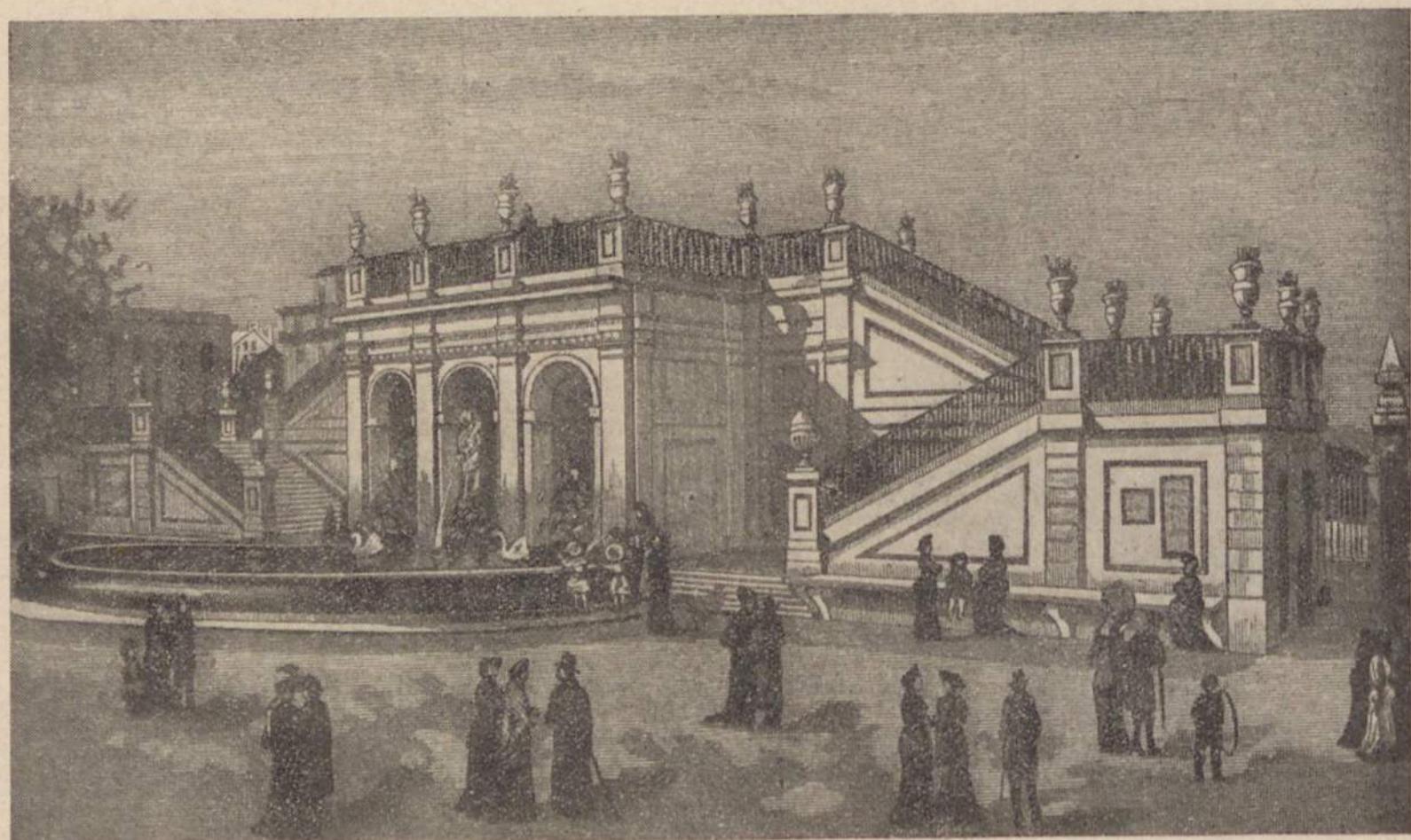
cos da época tratavam por meninas cloróticas, anémicas, etc.. Mas, se algumas havia que, realmente, assim podiam ser classificadas, outras existiam nomeadas pelo calão dos entendidos por: «peixes».

* * *

O Justino Soares, conhecido e conceituado professor de dança, lá tinha o seu estrado, sobre o qual e munido de uma varinha curta, ministrava o ensino à infância feminina, fazendo rodopiar as meninas em estonteantes valsas a três tempos ou

de 50 e de 60 réis por passageiro, com bandeiras «Passeio», de côr amarela de dia e luzes da mesma côr à noite.

Nesse recinto embalsamado pelos odores fortes das magnólias e dos de várias outras plantas de florescência aromática, se deliciaram algumas das notabilidades que o vulgo admirava pela sua desenvoltura, plástica ou formosura, criticando os seus derriços, «flirts», como são hoje classificados os de certa categoria, encontrando-se também aqueles que no Céu talharam a sua união no Planeta, conforme reza a sabedoria das nações e que certos casos,



O célebre Passeio Público do Rossio, que foi demolido para se proceder à abertura da Avenida da Liberdade

nas cadenciadas danças boémias, polcas e mazurcas.

Madame Amann e as cançonetistas francesas animavam, com os seus concertos, as festas do Passeio, iluminado por inúmeros balões durante as noites em que se oferecia ao público da capital uma «Festa Veneziana», ao mesmo tempo que Mademoiselle Blondin, jovem formosa e possuidora de plástica atraente de olhares cobiçosos se equilibrava, com os olhos vendados, sobre um arame suspenso por cima do grande lago. A Carris de Ferro, nos dias e noites de alegria e de paz octaviana, esforçava-se por servir o público pondo à sua disposição os seus americanos ao preço

que se nos afiguram mais ou menos excentricos, parecem confirmar.

Esse «Passeio», então bastante para a exposição das vaidades, das elegâncias e de certas atitudes ancestrais desse período de existência da escassa população da cidade, não constitui hoje mais do que uma recordação de septuagenários ou de octogenários, que na capital viveram os seus dias felizes e padeceram os acidentes que, sem exceção, nunca deixam de atingir os pobres humanos.

Recordar-se-ão, ainda, talvez, com saudade, dessa época em que o madamismo se pavoneava em requebros, ostentando os seus vestidos talhados pelos figurinos pa-

risienses, sempre em transição para os modelos que os grandes costureiros lhe costumam, periódicamente, impôr. Num ou outro coreto levantado lateralmente à arborizada rua principal, algumas bandas dos regimentos da guarnição militar faziam ouvir, em certos dias ou noites de festa as últimas partituras dos seus mais afamados maestros. Dias ou noites de glória para os executantes, de alegria para os amorosos e diletantes e de canseira para os miúdos que, na sua vivacidade e ânsia de brinca-deira, se estafavam em correrias pelos arruamentos e através do arvoredo vetusto que o Passeio conservava, não obstante as mutilações que sofrera para o arranjo dos canteiros e dos lagos onde os cisnes nadavam de parceria com cardumes de peixes vermelhos, de olhos esbugalhados, que um médico famoso introduzira no mercado lisbonense, peixes extremamente vorazes, que alguns frequentadores mais irrequietos do Passeio pescavam, aproveitando a distracção de algum dos guardas que o Município ali tinha ao seu serviço.

Por entre as áleas ladeadas pelos talhões reservados à exibição de plantas exóticas com que o vereador do respectivo pelouro da Municipalidade, quisera brindar os alunos e os amadores de Botânica, deambularam os manequins mais cotados, na exposição de arte da alta costura desse tempo, elegantes com as suas ancas levantadas pelos tornures, indumentária indesejável na parte que obrigava ao uso de saias compridas, cuja quantidade e qualidade de lixo, hoje podemos bem avaliar, elas transportariam depois de terem varrido as ruas principais da Baixa.

Todo este aparato só podia ser observado em pormenor, nos dias lindos de céu desanuviado, quando a concorrência não o confundia, como durante as noites da «Festa Chineza», cujas lanternas, balõesinhos, tijelinhas e renques de bicos de gazali atraiam uma multidão excitada pelo brilho das luzes, pela execução dos concertos musicais e pelos cancans das francesas que exibiam a sua desenvoltura sobre os seus respectivos tablados.

Mas, o Passeio Público tinha os seus dias contados. Condenado por alguns capitalistas, regressados de suas viagens a Paris, com a visão dos grandes Boulevards, tiveram que travar longa e porfiada campanha antes de atingirem a primeira etapa que os conduzisse à materialização da sua ideia. De todos os sectores da cidade surgiu encarniçada resistência a tal ideia, à frente da qual «As Farpas» no seu Capítulo VII, «A Capital», a combatia, com a prosa forte e irónica do seu redactor, secundada pelos artigos inflamados da Imprensa diária, por representações dos moradores daquela zona, de abaixo assinados de variada concepção, lesados uns nos seus interesses materiais, outros prevendo as contrariedades de toda a sorte que a transformação do recinto lhes iria causar. E, também, a resistência, talvez, de maior acção, a oferecida pelo abalo psicológico que atingira quase que a totalidade da população, já habituada ao convívio domingueiro, no seu ponto de reunião favorito e às noites festivas que durante os meses próprios, vários pirotécnicos e outros empresários lhes proporcionavam, pois, nesse passado já longínquo, o hábito de não se sair à noite, e outros mais, estavam ainda no rol dos desconhecidos. Os estabelecimentos fechavam próximo das onze da noite, frequentados pelos clientes, quase que indiferentemente, apesar da iluminação da cidade pouco se parecer com a actual.

Quem saía pelos portões do lado Norte do Passeio ficava, pode dizer-se, convencido de que a cidade baixa terminava ali, à beira das terras da Horta da Céra, ou pouco mais. E foi devido à necessidade de expansão daquela parte da cidade e à do investimento de capitais, longamente acumulados, que os seus detentores associados com os numerosos empreiteiros em disponibilidade, conseguiram transpor a resistente barreira que se antepunha à realização dos seus projectos, resistência à qual não faltou, por vezes, a coadjuvação de alguns motins, cuja eclosão as liberdades da época permitiam e a intervenção da Polícia e da Guarda Municipal dissolvia.

Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa

Suécia

Em 1939 existiam no país 5.100 autocarros para o transporte de passageiros. Presentemente aquele número aumentou para 7.200, dos quais 1.300 pertencem aos caminhos de ferro suecos. Enquanto o caminho de ferro tem uma rede de 15.166 kms., a extensão global das linhas de serviço de autocarros é de 99.000 kms. dos quais 25.000 kms. são explorados pelos caminhos de ferro do Estado e o resto por companhias privadas...

Os caminhos de ferro instituíram uma centena de linhas de excursão, nas quais se inclui a viagem ao norte do círculo polar ártico, ao sul da Suécia e também a Paris, Noruega, etc. Os autocarros foram construídos expressamente para excursões de turismo.

Suíça

Os caminhos de ferro federais têm notado que as sociedades de recreio e desportivas utilizam os comboios, sempre que são postos à sua disposição veículos especiais que correspondam às suas necessidades.

Antes da guerra, circulavam sete «flechas vermelhas» e três automotoras especiais para excursões, tendo-se reconhecido que este número é insuficiente. Por isso, foi ordenada a construção de novas automotoras para viagens de grupos, as quais serão construídas conforme as exigências modernas, não só no que respeita a velocidade, mas ao conforto dos passageiros, como iluminação, aquecimento, bufete, alto-falantes, etc.

Os caminhos de ferro federais criaram uma carruagem cinema, destinada à instrução do pessoal. Esta carruagem possui um ecran, uma cabine de projeção, alto-falantes e uma mesa para o instrutor.

A título de experiência, foram postas ao serviço duas novas carruagens, uma de 1.ª e outra de 2.ª, equipadas com dois bogies de cinco eixos, sobre pneumáticos. A carruagem de 3.ª pesa cerca de 14 toneladas e possui 76 lugares; a de 2.ª, composta de 46 lugares, pesa cerca de 13 toneladas. As duas carruagens foram estudadas para excursões de grupos, podendo, no entanto, fazer parte da composição normal dos comboios ligeiros.

No período de 23 de Dezembro de 1950 a 18 de Março de 1951, serão restabelecidos os chamados «Bilhetes de do-

mingo». Nestes bilhetes, o preço da ida dá direito à viagem de volta. A ida é ao sábado ou domingo e o regresso no domingo ou 2.ª feira.

Europa

A União Internacional dos Caminhos de Ferro, estabeleceu, com as Administrações dos Caminhos de Ferro Europeus, o primeiro programa de comboios cruzeiros, a estabelecer no verão de 1951.

Estes comboios têm por fim favorecer o intercâmbio de turistas nos vários países da Europa, permitindo aos viajantes a visita dos lugares mais atraentes, mostrando-lhes ao mesmo tempo as vantagens do caminho de ferro, para o tráfego turístico a grande distância.

Estes comboios deverão compor-se de 3.ª classe e respondem às maiores exigências modernas. Os comboios cruzeiros efectuarão circuitos entre dois ou mais países, os quais voltarão com a mesma composição ao ponto de partida.

Em alguns destes percursos, os comboios compreenderão restaurante e dormida dos viajantes, sendo estes acompanhados por guias.

No orçamento para as viagens, o preço do transporte em caminho de ferro, foi fixado em 50% de tarifa normal, incluindo-se também no orçamento as refeições, guias, transportes complementares como barco, autocarro, etc., tendo os representantes da imprensa viagens gratuitas.

Os itinerários já estudados são os seguintes: Alemanha-Bélgica; Alemanha-Suíça; Áustria-Itália; Suíça-Alemanha; Áustria-Itália-Alemanha; Bélgica-Suíça; Bélgica-França; Bélgica-Áustria-Itália-Suíça, etc., etc.

Alteração ao Horário do "SUD-EXPRESS"

Em virtude da mudança da hora em Portugal no dia 1 de Abril os actuais comboios «Sud-Express» n.ºs 1001 e 1002, são substituídos, desde hoje em diante até aviso em contrário, pelos números:

1003 — *Aos domingos, segundas, quartas e sextas feiras*, que parte de Lisboa-Rossio às 11,45 e chega a Fuentes de Oñoro às 19,20.

1004 — *Aos domingos, terças, quartas e sextas-feiras*, que parte de Vilar Formoso às 11,45 e chega a Lisboa-Rossio, às 18,58.

O pormenor deste serviço consta de cartazes afixados nas estações para consulta do público que também pode obter esclarecimentos nas Secções de Informações da C. P.

POR TERRAS DO ESTRANGEIRO.

O turismo é uma franca universidade

PARIS será toujours Paris!

Sabem os leitores perfeitamente que palavras de entusiasmo aflorariam dos lábios desses milhares de compatriotas nossos que, no decorrer do ano, visitam a França e se demoram longos dias em Paris! Viajando ou no Sud-Expresso — essa pequena Babel internacional que serpenteia, segura e rápida, península fora até Paris — ou nos confortáveis aviões da Air France e da TAP, que nos permitem almoçar num típico restaurante de Lisboa e jantar, escolhendo numa ementa os pratos mais variados da gastronomia parisiense, são inúmeros os portugueses que verificaram com seus próprios olhos como a França, espesinhada e ferida pela guerra, logo se reconstituiu e renovou.

A França não morre. Sua alma, o espírito de Paris, rejuvenesce-a eternamente. Ninguém se cansa de viver na sua capital — dizem aqueles que a conhecem, corroborando as tantas afirmações de justo reclamo que o Comissariado Geral do Turismo Francês tem espalhado em caprichosas edições de propaganda através do nosso país.

Desde os primeiros passos que se dão ao longo das margens do Sena, nos «boulevards» ou nos Campos Elíssios, a cidade seduz. Mas se se demora em Paris (e quantos turistas não acabaram por fixar-se definitivamente ali!) então nunca mais se acaba de descobrir em cada dia que passa qualquer coisa de novo que nos prenda a ela. Velhas casas ou estabelecimentos de luxo, cantos pitorescos ou conjunto de nobre aspecto, múltiplas lembranças históricas surgindo a cada esquina ou cenas da vida popular, monumentos de todas as épocas, tais como Nossa Senhora de Paris, o Louvre ou a Torre Eiffel, célebres no mundo inteiro, belos jardins antigos, vastos quarteirões modernos, etc. — tudo compõem a policromia feérica dessa cidade.

E quantas cidades da Europa, ou mesmo do mundo, rivalizam com ela na temperança do clima! Em Paris, tão agradável é para o turista a primavera como o outono, o verão como o inverno.

No entanto, a época que mais recomendamos aos nossos leitores é a presente e que vai de Abril a Setembro. Poderão assim tomar parte na sua «grande temporada» com os seus espetáculos de gala, suas recepções, suas representações teatrais, suas exposições, em que a fantasia se casa brincando com o delicioso...

E nenhuma altura é mais apropriado que aquela que nos oferece o corrente ano, com as manifestações em Paris — a cidade que comemora os seus dois mil anos de existência. Paris será realmente sempre Paris!

Feira Internacional de BRUXELAS — de 21 de Abril a 6 de Maio —

A Feira Internacional de Bruxelas festeja agora em 1951 o seu Jubileu de Prata. Grande mercado anual de trocas, a F.I.A.B. ocupa um lugar preponderante na vida económica internacional. A sua importância aumenta com os anos e os negociantes, produtores, vendedores e compradores, tanto na Bélgica como no estrangeiro, concedem-lhe toda o interesse que justifica a sua perfeita organização.

Ficam desde já convidados os leitores da *Gazeta* para tomarem parte na Feira de 1951, que vai de 21 de Abril a 6 de Maio próximos, a qual revestir-se-á de um brilho todo característico afim de comemorar o seu 25.º aniversário.

Desde 1920, pois, a Feira de Bruxelas vem crescendo e tomado vulto mais que extraordinário. Veja-se que, em 1920, ocupava a superfície de 19.500 metros quadrados, tivera 1602 participantes e 14 nações representadas e recorde-se que, em 1950, passou a ocupar 105.000 metros quadrados, a ter 4.180 participantes e a ser representada por 34 nações.

São variadas as secções da F.I.B., entre as quais avultam: mecânica e eletricidade, construção, o lar e o escritório, os têxteis, a alimentação, feira nacional dos móveis, artigos de luxo e representações oficiais.

Bruxelas espera, portanto, os visitantes da Feira. Esta grande capital moderna com numerosos monumentos atestando um passado glorioso, oferece ao visitante a sua soberba Grand'Place, os seus museus e jardins, os seus espectáculos e a animação das grandes artérias, os seus hotéis e restaurantes famosos.

Os seguros e famosos aviões da «Sabena» serão o elo mais rápido e firme entre Portugal e a Bélgica!

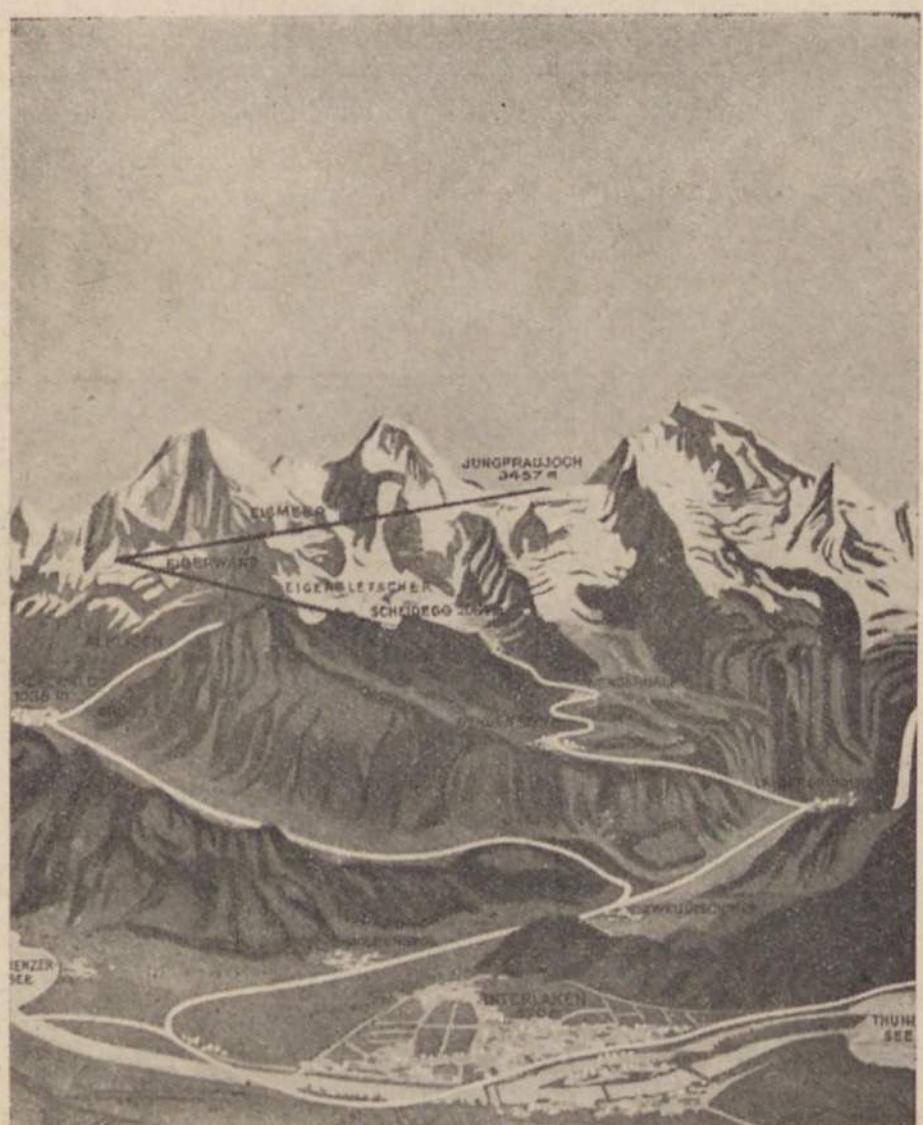
Caminho de ferro de Jungfrau na SUÍÇA

Em continuação do seu número anterior a *Gazeta* vai descrever aos seus leitores uma das maiores obras de caminhos de ferro existentes no mundo e que a Suíça se orgulha de possuir: o Caminho de Ferro de Jungfrau, projecto de Adolfo Guyer-Zeller, cuja descrição nos foi oferecida pelo «Centro Nacional Suíço de Turismo» em Lisboa,

Quando o industrial zuriquense, Guyer-Zeller, subiu em 1893 com sua filha ao Schilthorn para contemplar o panorama embevedor e surpreendente que se vislumbra daquele alto, apreciou as vertentes abruptas das montanhas e, do outro lado, o vale profundo de Lauterbrunnen. Foi nessa altura que, por inspiração súbita, os três projectos já discutidos e a que nos referimos no número anterior lhe vieram à memória. Ao mesmo tempo que meditava no arrojo dos seus planos e comparava a construção massiva da Jungfrau às formas mais calmas do Moench, deparou de relance com o fumo dum locomotiva que serpenteava por entre as verdes e altas pastagens da Pequena Scheidegg. Era o comboio de Wengernalp que, desde há dois meses (20 de Junho de 1893), atingia aquela altitude (2064^m). O engenheiro compreendeu logo que o caminho de ferro de Jungfrau deveria ter além o seu ponto de partida. E, imediatamente, o plano magistral da mais memorável das obras técnicas se projectou diante dos olhos daquele a quem nada impediu de dar realidade ao seu pensamento audacioso.

A partir desse instante, Guyer-Zeller ficou absorvido pela Jungfrau. Na mesma noite ainda, riscou sobre o papel um rápido esboço do que tinha na mente e este «croquis» foi realmente a base do caminho de ferro de Jungfrau que, salvo algumas modificações sem importância, está exatamente executado segundo o plano de Adolfo Guyer-Zeller de 26 de Agosto de 1893.

São as torrentes escumosas dos dois Lutshinen, a negra e a branca, que fornecem a força motriz para aquele caminho de ferro. A fábrica primitiva de Lauterbrunnen tornou-se uma central e uma reserva de força eléctrica desde que a fábrica principal, construída em Burglauener sobre maiores dimensões, pôde entrar em funcionamento.



Vista panorâmica de Jungfraujoch

Burglauenen e Lauterbrunnen fornecem igualmente a corrente às estações transformadoras dos caminhos de ferro do Oberland bernês em Zwei-Ltschinen e do caminho de ferro da Wengernalp acima de Wengen. A corrente de tracção do caminho de ferro de Jungfrau é conduzida por cabos de cobre à rede de consumo da alta montanha e entregue às linhas de contacto depois de ter sido transformada de 7000 volts em 650. A superestrutura do caminho de ferro de Jungfrau utiliza o sistema de cremalheira do engenheiro Émile Strub. As locomotivas desta linha pertencem à primeira categoria das locomotivas eléctricas de montanha do mundo. Estão providas de todos os aparelhos de segurança possíveis e imaginários! Quer na ascensão, quer na descida nunca ultrapassam a velocidade de 9 quilómetros horários e, ao menor excesso de velocidade, um freio automático interviria.

Um comboio desta linha é composto dum locomotiva e de dois vagões de passageiros de 40 lugares assentados cada um.

Feita a descrição sumária, que prosseguirá mais em pormenor nos próximos números, recomendamos aos nossos leitores, muito em especial aos engenheiros portugueses, que não deixem de utilizar o caminho de ferro da Jungfrau e apreciar não só um dos maiores êxitos da engenharia de todos os tempos, como uma das mais deslumbrantes paisagens alpinas, a quando da sua próxima digressão pela Europa e, neste particular, pela acolhedora Suíça.

Panorama Ferroviário Internacional

Nomes populares de expressos famosos

Vem de há muitos anos o hábito de dar nomes populares a comboios expressos; não muito depois do primeiro caminho de ferro público ter sido inaugurado em 1825, entre Stokton e Darlington, duas cidades no norte da Inglaterra. Desde então todos os países deram nomes aos seus comboios famosos. Na Europa temos o «Nord-Expresso», que vai de Paris a Estocolmo; o «Comboio Azul», de Paris à «Côte d'Azur»; o Expresso Oriente. A América do Norte tem o seu «Twentieth Century Limited», o «Santa Fé Express» e muitos outros.

Na Inglaterra, a segunda guerra forçou o desaparecimento de muitos comboios famosos; mas depois, quando os caminhos de ferro foram nacionalizados, foi anunciado que continuaram a ser dados nomes tanto às locomotivas, como aos comboios. Nos últimos dois anos foram restaurados ou introduzidos pelos Caminhos de Ferro Britânicos mais 49 expressos, como, por exemplo: o «Cornish Riviera Limited» e o «Devon Belle». Entre os mais famosos comboios vemos o «Flying Scotsman», que faz diariamente 628 kms. de Londres a Edinburgh, Escócia, em oito horas, e com uma paragem apenas. Embora este comboio tenha viajado diariamente, com raríssimas exceções desde Junho de 1862, não era oficialmente conhecido pelo seu nome até 1928, quando começou a viagem para Edinburgh sem paragens — a mais longa viagem do mundo sem paragens.

O primeiro comboio de linhas aerodinâmicas de alta velocidade, no Reino Unido, foi o «Silver Jubilee», o qual, logo depois da sua inauguração em 1923, levantou o recorde de velocidade dos comboios britânicos para 180 kms. hora, no longo percurso de Londres a Newcastle, no nordeste da Inglaterra.

O imenso sucesso do «Silver Jubilee» levou à introdução em 1937 da coroação. Esse comboio era único por levar, pela vez primeira na Grã-Bretanha, carro de observação de velocidades. No ano

seguinte, «Mallard n.º 22» locomotiva tipo Pacífico, bateu um recorde mundial, que ainda não foi ultrapassado, quando levou a coroação a 202 kms. hora. Os três comboios a que nos referimos circulam na região oriental da Grã-Bretanha; na zona central, o mais conhecido é talvez o «Royal Scot», que em 1948 começou a percorrer diariamente 478 kms. entre Londres e Carlisle. A região ocidental tem o seu célebre «Cornish Riviera Limited» e, no ano passado, um novo expresso chamado «The Red Dragon». Este último deixa Londres às 17,55 horas diariamente, fazendo uma viagem de 352 kms. até Carmarthen, no País de Gales.

O comboio mais conhecido da região meridional é o colorido «Golden Arrow», comboio que faz a ligação com os navios que atravessam o Canal da Mancha e ligam a Paris.

Carta aos Ferroviários

Dum importantíssimo estudo económico inserto na *Revista Ferroviária* e ditado pela longa experiência e pelo profundo saber do ilustre engenheiro, senhor Artur Castilho, recordamos este trecho da abertura do seu trabalho — «Carta aos Ferroviários» :

Once railroader always railroader... uma vez ferroviário para sempre ferroviário — assim segui o *slogan* no decurso de quase quatro décadas e, hoje, no término da carreira, mantendo a mesma fé, o mesmo entusiasmo na tarefa que está cometida ao transporte pelo trilho, no nobre *desideratum* do engrandecimento da Nação.

A experiência que trago desta longa jornada permite que transmita aos nobres lutadores que vão continuar na disputa infindável algumas considerações, ligeiros reparos e despretestiosos conselhos.

A situação do ferroviário nacional é precária, como é de todos conhecida.

Não cabe aqui lamentar o passado, mas agir para o futuro.

Tiremos o chapéu ao passado, o casaco para o futuro — dizem os americanos no seu parafrasear pitoresco. Imitemo-los.

Respeito ao passado acção enérgica no futuro.

Em 1948, a Reunião extraordinária dos Directores das Estradas de Ferro do Brasil, a que tive a honra de presidir, depois de exaustivo trabalho de crítica construtiva, estabeleceu seguro roteiro para orientação do ferroviário nacional.

Por vezes, discordei de certas conclusões como terei ocasião de indicar, de leve, nestes meus comentários. Isto, porém, é de importância mínima — primeiro, porque, por certo, o erro será meu; segundo, porque a discordância é, por demais, restrita para afetar o conjunto harmonioso dos trabalhos.

* * *

As causas imediatas do crescente desequilíbrio financeiro dos caminhos de ferro, podem ser assim classificadas:

- I) desordenada competição nos transportes terrestres.
- II) falta de adequado equipamento ferroviário.
- III) precárias condições técnicas das linhas existentes.
- IV) elevado custo da mão de obra.
- V) inadeguado sistema de tarifas.

VI) desorientação administrativa como decorrência de todos os vários factores adversos.

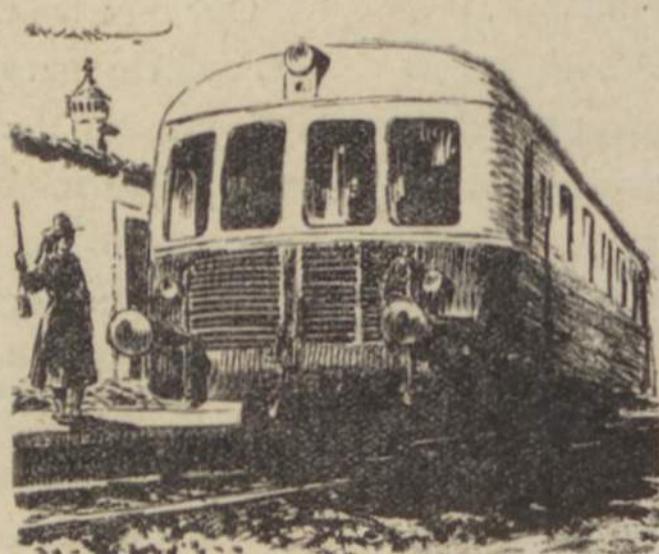
Comboios TALGO em Espanha

Conforme informação do último número da *Railway Gazette*, dois comboios TALGO (cujo tipo os nossos leitores conhecem através do que aqui temos escrito) foram postos a circular na rede espanhola com um serviço trisemanal em cada uma das direcções entre Madrid e Hendaya-Irun, na fronteira francesa, onde a ligação é feita com o «Pyrénées-Côte d'Argent Express» para Bordeus e Paris.

Em direcção ao Norte, o comboio deixa Madrid, às 12.40 p. m. às segundas, quartas e sextas, e percorre 396 milhas até Irun em 8 horas e 25 minutos. O «Pyrénées Côte d'Argent Express» chega a Paris-Austerlitz às 9,10 horas do dia seguinte, sendo um total de 20 h. e 30 m. de Madrid a Paris, menos 6 horas que o tempo do «Sud-Expresso» o qual chega a Paris às 9,30 p. m.

O comboio TALGO deixa Irun às 9,50 horas das terças, quintas e sábados, e chega a Madrid às 6,45 horas. As ligações entre Madrid e Bilbao são feitas em Miranda del Ebro por meio de automotoras.

O TALGO tem serviço de restaurante, com refeições servidas aos passageiros nos seus lugares.



CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

VI

Por CARLOS D'ORNELLAS

EM menos de uma hora percorremos noventa e sete quilómetros, no trajecto Bolonha-Florença.

Após o túnel de Apeninos, com dezoito mil quinhentos e sete metros, ou seja o segundo em extensão, pois o primeiro da Europa é o de Simplon, chegamos às portas de Florença. Acontece-nos precisamente o mesmo que sucedera com a cidade de Veneza:— o desejo de ver uma cidade monumento, como se monumental não fosse toda a Itália, onde até nas mais modestas vilas e aldeias a arte aparece com todo o seu esplendor.

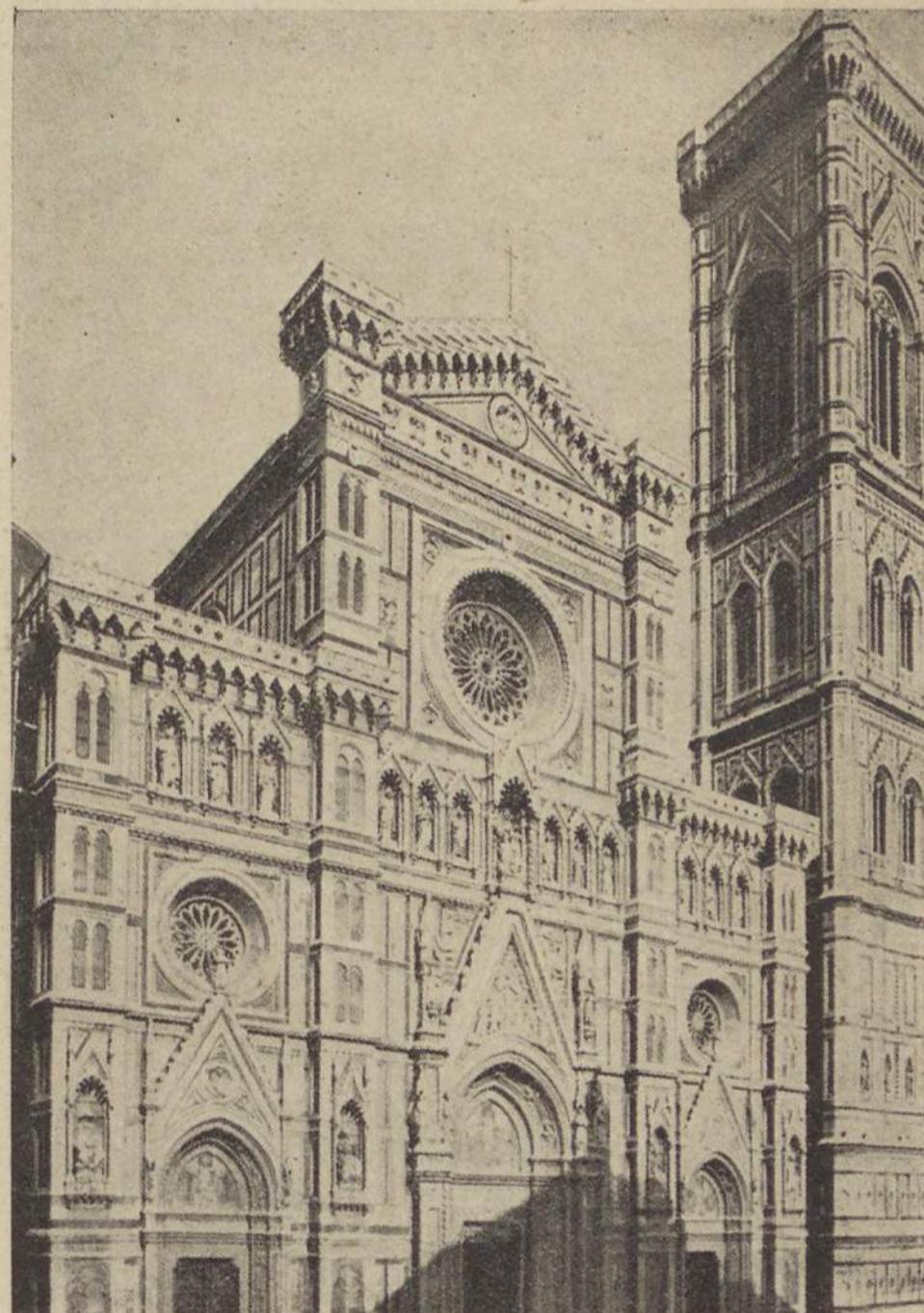
Florença tem as suas obras de arte descritas em numerosíssimas publicações, mas não é demais dizer que o seu esplendor artístico data dos séculos XIII ao XVI, sendo então o centro de toda a renovação da arte. Construções romanas, góticas e da Renascença, obras de pintura e escultura, monumentos, ali se encontram a testemunhar a grandeza desses três séculos de desenvolvimento, que também abrangem a arquitectura. Citaremos os colaboradores desse período áureo que tornaram Florença a cidade de encanto e de elegância: Escultores como Tino di Camaino, L. Ghiberti, Orcagna, Michelozzo, Ag. di Duccio, Brunelleschi, Donatello G. da Maiano, Benvenuto Cellini, Miguel-Angelo e João Bolohna; Arquitetos como Brunelleschi, Donatello, Giniano da Sangallo, Michelozzo, G. e B. da Maiano, Cronaca, L. A. Alberti, B. Rossellino, Vasari, Ammannati et Buontalenti; Pintores como B. Angelico, André del Sarto, L. Monaco, B. Daddi, G. da Fabriano, Cimabue, Giotto, Andréa Orcagna, Massolino da Panicale, Masaccio, P. Uccello, A. del Castagno, D. Ghirlandaio, Filippino Lippi, Pollaudo, Botticelli, etc..

Todos estes artistas marcaram na História da Arte um período de glória que jámais se apagará, pois a atestar essa era basta o que nossos olhos viram em tão pouco tempo.

No Século XIX Florença viu-se envolvida numa nova evolução artística com os «macchioli» G. Fattori, S. Lega, Tel, Signorini e outros se opuseram ao fraco academismo da época e fizeram da cidade

o centro mais vivo e científico com a colaboração do escultor Adriano Cecioni, verdadeiro entusiasta da época.

Da História de Florença respigamos que esta foi um pequeno centro etrusco, depois romano, e no ano mil estava considerada, muito justamente, uma cidade de categoria, sendo em 1115 bastante progressivo e rico o seu comércio. Escusado será dizer que teve de sustentar lutas contínuas para manter a supremacia da Toscana. Os Medicis fizeram dela um Ducado no ano XV, encontrando em «Lorenzo el



A catedral de Florença

Magnífico» um esplêndido colaborador e pessoa previdente, o qual deu grande impulso à Renascença italiana, de que Florença foi berço. Tornou-se, mais tarde, domínio da casa de Lorraine, cujo governo agiu com inteligência e segurança e a guardou até 1859.

Unida a Toscana à Itália, Florença foi capital do reino de 1865 a 1871.

Quando da última guerra e depois do armistício com os aliados, foi Florença ocupada pelas tropas alemãs, de 8 de Setembro de 1945 a 22 de Agosto do ano seguinte.

Situada a quarenta e nove metros de altitude, a sua população é de trezentos e oitenta mil habitantes aproximadamente. A entrada da cidade não é muito de atrair e ainda se notam mictórios a descoberto nas estreitas ruas que, de muito perto, rodeiam a parte central; mas, atravessadas essas ruas irregulares, não faltam abundantes praças e templos notáveis e palácios com incalculáveis preciosidades que os tornam autênticos museus.

Chegamos à interessante praça de Signoria — um autêntico museu ao ar livre — e logo deparamos com o Palácio do mesmo nome ou Palácio Velho, que a domina. De majestosa construção e resistente como uma fortaleza, é atribuído a Arnolfo di

Cambio (1298-1314); possui elegantes janelas e o interior dos seus dois andares é composto por pinturas magníficas e bronzes, de artistas célebres já acima citados.

A Catedral (*S. Maria dei Fiori*) Santa Maria das Flores, monumento de uma beleza incomparável, iniciou a sua construção em 1296, com o já citado Arnolfo e continuada em 1557 sobre um plano mais grandioso, por F. Talenti, completando a cúpula Brunelleschi, em 1461. A sua altura, desde o solo à cruz, é de cento e quinze metros e o seu exterior é revestido de mármores brancos e de outras cores, baixos relevos, etc., o seu interior é constituído também por mosaicos, quadros notáveis, bronzes, tumbas e estátuas. Demolida a sua inicial fachada em 1588 a actual data de 1868 a 1887 sob um plano de E. de Fabris.

Na mesma praça e junto à Catedral temos o *Campanile*, soberba torre com oitenta e dois metros de altura e revestida de mármores brancos, pretos e encarnados. Começou a construir-se em 1334, por Giotto, continuada por Pisano em 1345 e terminada por F. Talenti em 1559, sendo considerado o mais rico monumento, no seu género, em Itália.

Agora vão os nossos olhos fixar-se no Baptisterio, antigo templo pagão, edifício octogonal de trinta e cinco metros de diâmetro com três magníficas portas em bronze, de André Pisano, sendo a de maior realce a que enfrenta a Catedral, a qual, no dizer de Miguel Angelo, merecia ser a «Porta do Paraíso». O escultor e arquitecto florentino Lorenzo Ghiberti levou dezoito anos a esculpir tão maravilhoso trabalho e vinte anos a porta Norte. Estes três relevos estão desenhados e executados com tanta arte que gosam celebridade universal.

Se não estou em êrro, existem em Florença perto de uma vintena de igrejas, sendo as mais importantes Carmen, São Lourenço, Santa Maria Nova, São Marcos e Anunciada. Na praça de Santa Cruz está a Igreja do mesmo nome onde se encontram os artísticos túmulos de Miguel Angelo, Dante, Maquiavelo, Rossini, Leonardo da Vinci e Galileu, filhos de Florença, à excepção do célebre compositor de música Rossini, que nasceu em Pesaro em 1792 e faleceu em 1868.

Precisavamos de uma semana ainda para melhor ver Florença e seus arredores.

Vamos fazer uma retirada estratégica, pois temos data certa para chegar à capital da Itália, que fica a pouco mais de trezentos quilómetros. O nosso trajecto é directo a Pisa. De Florença vamos despedir-nos, sem que alguma pessoa amiga saiba que abandonamos a formosa cidade sem conhecer os seus arredores e, ainda, sem dar uma vista de olhos ao muito que nos faltou ver. É pena, mas o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro chama-nos a Roma e as obrigações estão em primeiro lugar.

A caminho de Pisa, por Émpoli, transpuzemos



FLORENÇA — Baptisterio — Porta do Paraíso

oitenta e um quilómetros, através da encantadora paisagem sobre as colinas do Arno.

Chegados à estação de caminho de ferro, logo nos apareceu um corretor a informar-nos de um bom restaurante para almoçar e cujo transporte para o mesmo se encontrava à saída da gare. Como a distância era regular e não havia tempo a perder tomámos lugar num carro a gasolina — isto para lhe não chamá-lo automóvel — e em menos de dez minutos estávamos sentados à mesa para almoçar. Finda a modesta mas boa refeição pagámos a conta que incluia, certamente, o transporte e o ordenado do criado pelo menos por quinze dias, isto sem exagerar. Mas, vamos ao que interessa. Pisa é considerada uma das mais antigas cidades da Itália. Os alfarrábios dão-na como provável colónia grega, depois etrusca e romana a partir do ano 180 A. C., tornando-se depois do século XI numa república marítima.

Durante as suas constantes guerras contra os Saracenos, tomou-lhes a Sardenha, a Córsega e as Baleares. Resistiu a todas as comunas papistas que a rodeavam, mas, em seguida à derrota da Meloria, a 6 de Agosto de 1284, infligida pela frota genovesa, perdeu a supremacia marítima, já com grande influência no Oriente, e teve de submeter-se a todas as senhorias, incluindo a dos Visconti, que a entregaram a Florença, no ano de 1405.

Pisa, situada perto dos montes Pisanos, é dividida pelo rio Arno, que vai desaguar no Mediterrâneo. Conta, actualmente, com uma população de setenta e quatro mil habitantes.

Além do seu admirável clima e da sua formosa paisagem, são três as maravilhas que nos forçam a uma paragem: a Torre inclinada, a Catedral e o Baptisterio.

(Continua)



FLORENÇA — O Campanilo, ao lado da catedral

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Na Estônia, a falta de pregos é tão grande que, por cada um, se troca um ôvo.

(da *Ilustrazione del Popolo*—Turim)

O actor dinamarquês Larsen, de visita a N. Yorque, entrou numa igreja da 5.ª Avenida na ocasião em que se celebrava um enterro. À porta pediram-lhe para escrever o seu nome e morada num livro de registo. De boa vontade aceceu ao pedido. Passados dias foi informado que o defunto, um milionário, tinha repartido a fortuna entre todas as pessoas que assistiam às suas exéquias.

(de *Hebdo Latin*—Paris)

À entrada de certa garagem: «Não fume perto do tanque. Se a sua vida não vale nada, a gazolina custa dinheiro.

(de *Il Corriere Ispino*)

Os jornais polacos estão levando a efeito uma campanha com o fim de acabar com os ociosos e palradore dos cafés.

(do diário *Gleicheit*—Viena)

Jean Vosch, de Beterne, no norte da França inventou uma máquina de escrever para uso dos cegos, contendo apenas seis teclas que comportam todo o alfabeto.

(de *L'Aeropoli*—Roma)

Nos laboratórios do Ministério da Agricultura da Argentina foi extraído álcool de soro de queijos. Calcula-se que a Argentina poderá produzir 15 milhões de litros de álcool utilizando 75 por cento do soro de queijos e caseina.

(do semanário *Chamaco*—México)

Segundo afirma o dr. Cutler numa conferência, pesquisas clínicas demonstram que o cancro da laringe pode ser curado com Raios X.

(da revista *Budapest Hirlap*—Budapest)

O valor total de propriedades destruidas por incêndios nos Estados Unidos em 1950 foi superior a 711 milhões de dólares segundo informa o Instituto de Companhias de Seguros.

(de *Le Parole*—Salerno)

Reside em Curicó, no Chile, um indivíduo, lavrador, que conta 104 anos e ainda se encontra muito activo, fazendo todas as suas lides agrárias. Tem 118 netos, bisnetos e trinnetos, que vivem na mesma localidade.

(da revista *El Campesino*—Costa Rica)

O velho quadro negro das escolas sofreu sensível alteração na cor: o fundo agora é verde, e o giz amarelo. Técnicos de ótica acham que assim se vê melhor.

(de *Il Nuovo Risorgimento*—Turim)

Em Hatboro, foi preso um bombeiro que se descobriu ter lançado fogo à Academia Bryn, causando prejuízos de meio milhão de dólares.

(de *Asomante*—Puerto Rico)

A National Air Lines foi condenada num tribunal de Miami a pagar 5.000 dólares a um passageiro que foi forçado a sair do avião depois de ter pago, e reservado a passageiro, para dar lugar a um político importante.

(da revista *Air*—Paris)

Em Tóquio foi preso o visconde Ishihawa, por ter roubado num balneário público, um par de ceroulas.

(do diário *Etalaat*—Teerão)

Nos últimos dez anos a população de indivíduos de raça negra na China aumentou de 350.000 para meio milhão.

(de *The Commercial Press*—Changai)

Os barbeiros e cabeleireiros da Checoslováquia, devido à falta de trabalho, empregaram-se na Boémia para tosquiá ovelhas.

(de *Blackhood*—Edimburgo)

Uma senhora de Avezzano, recentemente falecida, deixou importante quantia a um veterinário para cremar os 18 gatos que ela tinha e espalhar as cinzas ao vento.

(de *L'Azione*—Perugia)

A vida das formigas brancas continua a ser objecto de estudos meticulosos. Ignora-se o processo que esses admiráveis insectos empregam para fabricar a construção da câmara real e do leito sobre o qual descansa a rainha, e a forma com que medem e realizam as suas estruturas. Quem lhes ensinou matemática, noções do tempo, geometria, organização e disciplina social, e essa maravilhosa arte agrícola dos «campos cultivados» mediante prévia fertilização química? Fabricam com terra, água e outras substâncias um duríssimo cimento que tem sido utilizado no Alto Katanga e outras regiões africanas para a construção de centenas de quilómetros de estrada. Na Abissínia as actividades destes insectos fertilizaram milhares de hectares de terras que hoje produzem abundantes colheitas de algodão.

(de *Nouvelles de Hollande*—Paris)

Imprensa

«DIÁRIO DOS AÇORES»

Em 5 de Fevereiro, o *Diário dos Açores*, que se publica em Ponta Delgada, sob a direcção dos nossos queridos amigos srs. drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro, entrou no 82.º ano de publicação.

Foi o primeiro diário que se fundou no arquipélago açoriano e é por consequência o de maior longevidade.

Ao darem o balanço das actividades e do papel que, na política regional, o *Diário dos Açores* tem desenvolvido ao longo da sua brilhante existência, os seus directores escreveram:

«Quem desejar fazer estudo atento e conscientioso das últimas oito décadas da vida do arquipélago e particularmente da vida micaelense, terá de consultar a vasta colecção do nosso jornal, repositório vivo dos nossos melhores anseios, tombo das nossas realizações, dos nossos dias de júbilo e de tristeza, que nos oferece temas inesgotáveis de evocação e de análise.»

Aos seus ilustres directores e redactores *Gazeta dos Caminhos de Ferro* envia as suas melhores saudações.

«O DEBATE»

Sob a direcção do Prof. Jacinto Ferreira, acaba de sair um novo semanário de doutrina, actualidades e crítica.

De excelente apresentação gráfica, o seu primeiro número contém valiosa colaboração de alguns dos mais ilustres nomes da literatura e da política do nosso tempo, como, entre outros, Prof. Costa Pimpão, Luís de Almeida Braga, Rolão Preto, Luís Chaves, Ruy de Andrade e Domingos Mascalrenhas.

Semanário de política e de cultura, *O Debate* vem ocupar, na Imprensa portuguesa, um lugar de honra.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao seu ilustre director e a todos os seus colaboradores os melhores votos das maiores felicidades.

LUSITÂNIA-EXPRESSO

NOVO HORÁRIO

Por ter sido adiantada, em Portugal, a hora de verão, o Lusitânia-Expresso passou a sair da Estação de Delícias, desde o dia 30 de Março, às 20,15 e a chegar às 9,45.

Em relação ao comboio de ligação com Valença do Minho, passaram as horas de saída e chegada a ser às 18 e às 12,45, sofrendo o de Corunha a necessária alteração para enlaçar com o anterior.

VIDA MUNDANA

CASAMENTO

Na Basílica de Nossa Senhora de Fátima, na Covela da Iria, celebrou-se, no dia 3 de Março, o casamento da sr.ª D. Sílvia de Pinho Gallo, oficial da Administração dos Correios, Telégrafos e Telefones, filha da sr.ª D. Laurinda de Pinho Gallo e do capitão de engenharia, sr. Jayme Gallo, funcionário superior da C. P. e nosso ilustre colaborador e prezado amigo, com o sr. Joaquim Brojo Fernandes Correia, funcionário electrotécnico da Direcção dos Serviços Industriais dos C. T. T., filho da sr.ª D. Maria Augusta Lopes Correia e do sr. Manuel Fernandes Correia, já falecido, e que foi conceituado e importante industrial de Gouveia.

Apadrinharam o acto, por parte da noiva, a sr.ª D. Maria da Glória Gonçalves e seu marido sr. João Gonçalves, chefe de escritório da C. P., e, por parte do noivo, sua mãe.

Celebrou o acto o rev. Padre Alberto Brojo da Silva.

Os noivos partiram em viagem de núpcias para Madrid e Paris.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

A Associação Comercial da Huila enviou ao sr. Ministro das Colónias o seguinte telegrama:

·Tendo recebido notícia das instruções de V. Ex.ª, mandando dar início à construção do Caminho de Ferro de Leste, o que abre novos e vastos horizontes à economia desta Província, temos a honra de transmitir a V. Ex.ª o nosso eterno reconhecimento.

Saudamos vivamente V. Ex.ª apresentando os nossos mais respeitosos cumprimentos.»

a) *Associação Comercial de Huila.*

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21 — «Lisboa é coisa bôa».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Beleza Selvagem».
EDEN — Às 21,30 — «A Herdeira».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Linhos Estrangeiros

AMÉRICA DO NORTE

Nos meios ligados às Companhias de Caminhos de Ferro Norte-Americanas diz-se que o pedido inicial de aumento de 6 %, nas tarifas, poderá ser substituído por outro de 10 %. A razão da mudança desta atitude das Companhias de Caminhos de Ferro é motivada pela maneira como poderá ser resolvido o novo arranjo sobre o aumento de salários. Durante uma reunião, a «Interstate Commerce Commission» (I. C. C.) ouviu o depoimento do representante da «Economic Stabilisation Agency» (E. S. A.) que protestou contra um possível aumento das tarifas dos transportes de mercadorias por caminho de ferro, que afectaria os actuais preços das matérias-primas. Por seu lado, o representante das Companhias declarou que seria necessário conceder o aumento de 10 %, nas tarifas, se o pessoal administrativo dos caminhos de ferro obtivesse o aumento de salários.

DINAMARCA Novos melhoramentos acabam de ser introduzidos nos caminhos de ferro dinamarqueses. Foram postas ao serviço carruagens providas de compartimentos especiais para crianças que, graças a importantes melhoramentos, poderão ir deitadas durante a viagem. Estas carruagens, além do dispositivo da sua instalação, possuem água quente, secador de roupas, etc.

Ainda este ano o serviço de polícia, alfândega e divisas passará a ser feito em trânsito, nos comboios internacionais, entre a Dinamarca e a Alemanha. Estas facilidades serão aplicadas também aos expressos da Escandinávia, dirigidos para o sul e oeste.

A viagem para Roma, será encurtada em uma noite.

ESPAÑA O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro Espanhóis está a estudar um plano que consiste na ligação directa do Mar Cantábrico com o Mediterrâneo (São Sebastião-Barcelona). Em linha recta, 330 quilómetros separam as duas cidades, mas actualmente os comboios passam por Saragoça e o trajecto é muito comprido. O traçado da nova linha passaria por Pamplona, Huesca e Lérida.

REGINALD J. SMITH

Por lapso, de que pedimos desculpa, na referência que fizemos, no nosso último número, ao novo Administrador Delegado da Companhia Carris de Ferro, sr. Reginald J. Smith, dissemos que este senhor recebera das mãos do sr. dr. Cavaleiro de Ferreira as insígnias da «Comenda de Cristo», com que tinha sido agraciado pelo Chefe do Estado, quando as recebeu do sr. Comandante Américo Tomás, ilustre Ministro da Marinha.

FRANÇA

Graças à abertura da exploração eléctrica entre Paris e Dijon (315 quilómetros), vão ser criados dois comboios rápidos que farão o percurso entre estas duas cidades em 2h,32 ou seja à marcha comercial de 124 quilómetros á hora e sem paragens intermediárias. Por esse motivo a viagem de Paris a Lyon (512 quilómetros) será de 5h,6, por ter a tracção eléctrica conseguido vencer rapidamente as enormes rampas do Barganho.

A viagem Paris-Dijon constituirá por isso o «record» do mundo em caminhos de ferro. Todavia a electrificação da grande linha Paris-Marselha, ao contrário do que fora previsto, não irá, nos anos mais próximos, além de Lyon.

SUÉCIA

Os caminhos de ferro são o único domínio em que a propriedade do Estado é predominante. Calculado em toneladas quilométricas, os Caminhos de Ferro do Estado exploram 89 por cento do tráfego total sobre uma rede ferroviária de 16.500 quilómetros. Aqui, também, razões de ordem financeira desempenharam papel importante durante o período de construção das linhas, há uma centena de anos, se bem que nas últimas décadas tenha havido uma política deliberada de nacionalizar por parte do Governo que declarou não poder ter a seu cargo únicamente as linhas pouco remuneradoras e deixar às empresas privadas as que dão benefício.

A aviação comercial sueca, que não está indicada no inquérito realizado, é explorada a meias pelo Governo e pelas empresas particulares, que possuem, cada, 50 por cento das acções da ABA.

As carreiras de autocarros pertencem na proporção de 60 % a particulares; as autoridades locais 14 %, e os caminhos de ferro 26 %. Da marinha mercante 99 % pertence a particulares.

Publicações recebidas

Banco Lisboa e Açores (Relatório de 1950)

Temos presente o Relatório e Contas do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal do Banco Lisboa e Açores, referentes ao exercício de 1950.

Nos termos dos Estatutos e ao abrigo do decreto-lei n.º 33128 foi elevado o capital deste Banco a Esc. 50.000.000\$00, devendo em breve a sua sede ser consideravelmente ampliada.

«História da Tauromaquia»

O fascículo 9 da magnífica publicação «História da Tauromaquia» é cheio de interesse e, como os anteriores, vem valorizado com inúmeras gravuras e 2 Hors Texte, um deles em tricromia, reprodução de uma aguarela de Roque Gameiro.

Colaborado por críticos especializados da arte do toureio, e dirigida, artisticamente, por Jayme Duarte de Almeida, a «História da Tauromaquia» (Técnica e evolução artística do toureio) ocupa, na vida editorial portuguesa, um lugar de honra, ao mesmo tempo que traz à cultura portuguesa alguns elementos de indiscutível valor.

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

Recomendada pelos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209

LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

Telefone 64026 LISBOA

TELEGRAMAS: «FRETAMENTO»

BROKERS exclusivos da:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, S. A. R. R.

ARMADORES DE NAVIOS
LISBOA
(221.700 T. D. W. APROX.)

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS COLÔNIAS

O «Diário do Governo», n.º 37, I série, de 26 de Fevereiro, publica o seguinte:

Decreto n.º 38:182

Reconheceu-se a necessidade de adquirir mais quatro locomotivas *Garratt*, destinadas a completar o apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira.

Circunstâncias especiais concorrem para se apressar aquela aquisição.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e em promulga o seguinte:

Artigo 1.º Fica autorizado o Ministro das Finanças, por intermédio da Direcção-Geral da Fazenda Pública, a celebrar com a firma Breyner & Wirth, Lda, um contrato adicional ao celebrado em 29 de Dezembro último, de harmonia com a autorização que lhe foi conferida pelo artigo 1.º do Decreto n.º 38:099, de 20 de Dezembro de 1950, para o fornecimento de mais quatro locomotivas *Garratt*, destinadas ao apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, devendo os encargos do mesmo fornecimento ser satisfeitos pela forma seguinte:

No ano económico de 1951	3:782.534\$80
No ano económico de 1952	9:327.902\$70
No ano económico de 1953	1:240.989\$10
	<hr/> 14:351.426\$60

§ 1.º As importâncias que não forem despendidas num dos anos económicos acima indicados sé-lo-ão no seguinte:

§ 2.º As importâncias constantes do presente artigo acrescerão as despesas acessórias resultantes de diferenças

no frete e seguro cotados ou nas cotações do franco belga vigentes nas datas dos pagamentos em relação à que vigora na presente data.

Art. 2.º Até 31 de Março de 1951 o Ministro das Finanças fixará, por despacho, ouvido o das Colónias, a forma de reembolso, pelo Caminho de Ferro da Beira, das importâncias despendidas em execução do contrato a que se refere o presente decreto.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 47, III série, de 27 de Fevereiro, 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 hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Minho e Douro, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidas distâncias próprias aos apeadeiros de Alvarães e Carapeços e rectificadas as distâncias de aplicação do apeadeiro de Silva, sendo também incluídas as distâncias correspondentes aos apeadeiros de Arroteia e Custiô-Araújo.

O «Diário do Governo», n.º 71, II série, de 28 de Março, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 338m²,84, localizada à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 293,843,24 e 293,959,85, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Avanca, concelho de Estarreja e distrito de Aveiro, e confronta ao norte e nascente com caminho de Ferro, ao sul com caminho de ferro e Fábrica Favorita e ao poente com a Fábrica Favorita.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, Lda

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

CEL

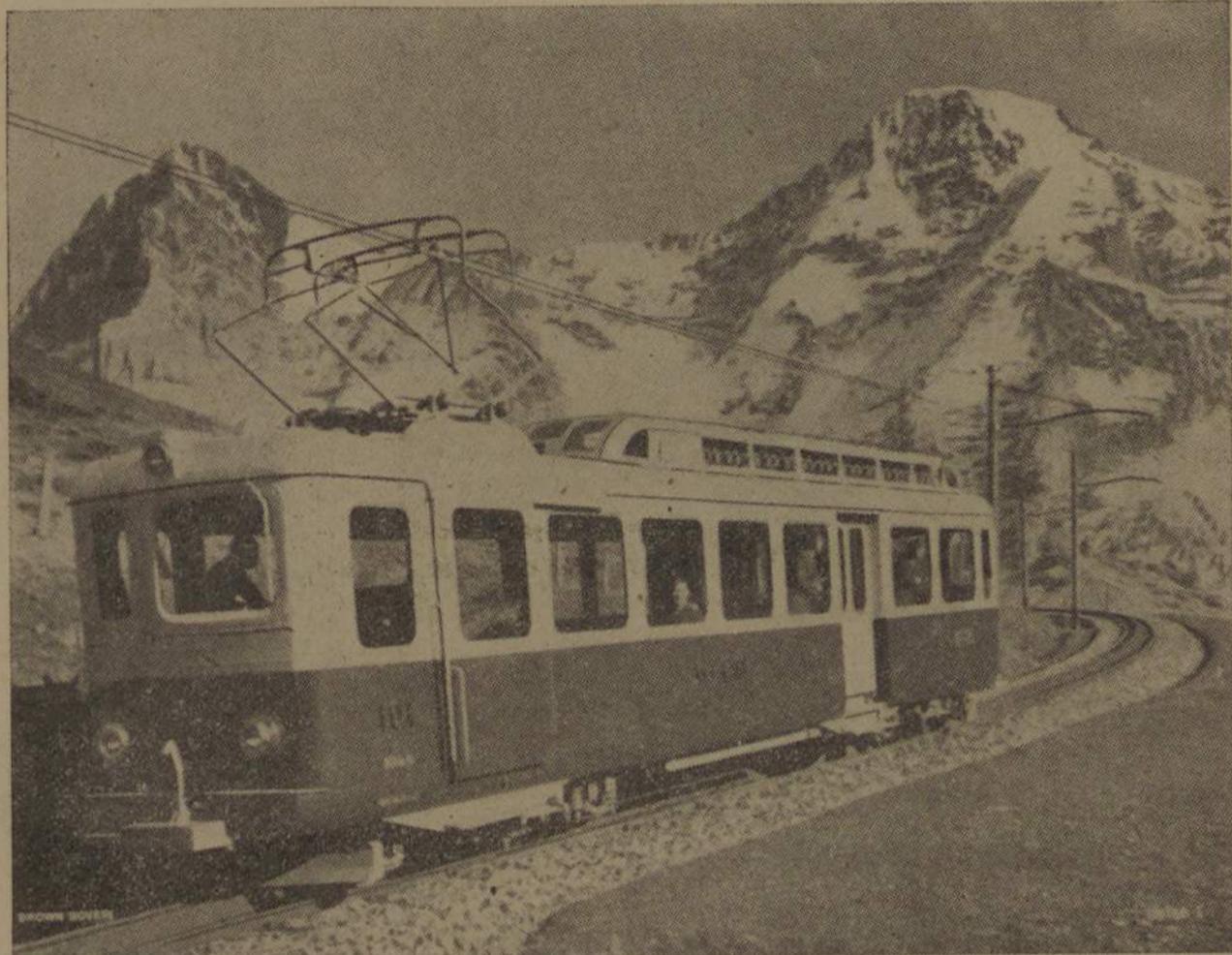
é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)

S. A. BROWN BOVERI & C.º — Baden (Suiça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 - LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados para estadias prolongadas condições especiais



Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRES DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE SÃO TOMÉ ANGOLA TIMOR

Que figuram entre
os melhores do Mundo