

16.º do 64.º Anno

Lisboa, 1 de Novembro de 1951

Número 1533

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

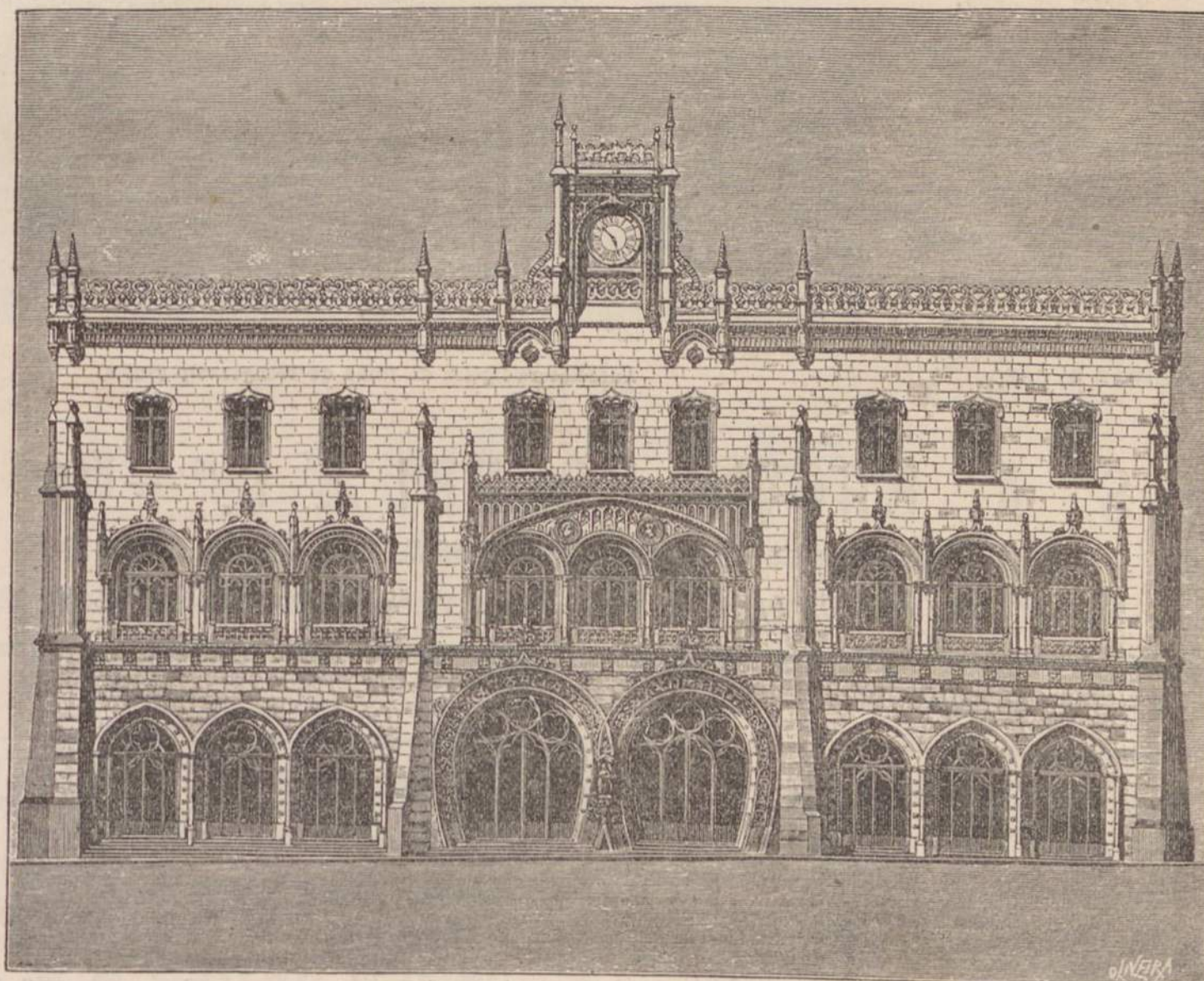
### COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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  
CAMINHOS DE FERRO

### REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



A Estação do Rossio, segundo uma gravura de 1888, publicada na revista «O Ocidente»



**ELVAS**

TEM, FINALMENTE, O

**HOTEL ALENTEJO**O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-  
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR  
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO—ELVAS****HOTEL FRANCO**

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

**DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS****FALA-SE FRANCÊS**COZINHA À PORTUGUESA — EMPREGADOS  
A TODOS OS VAPORES E COMBOIOS

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

**LISBOA—Rua dos Douradores, 222**

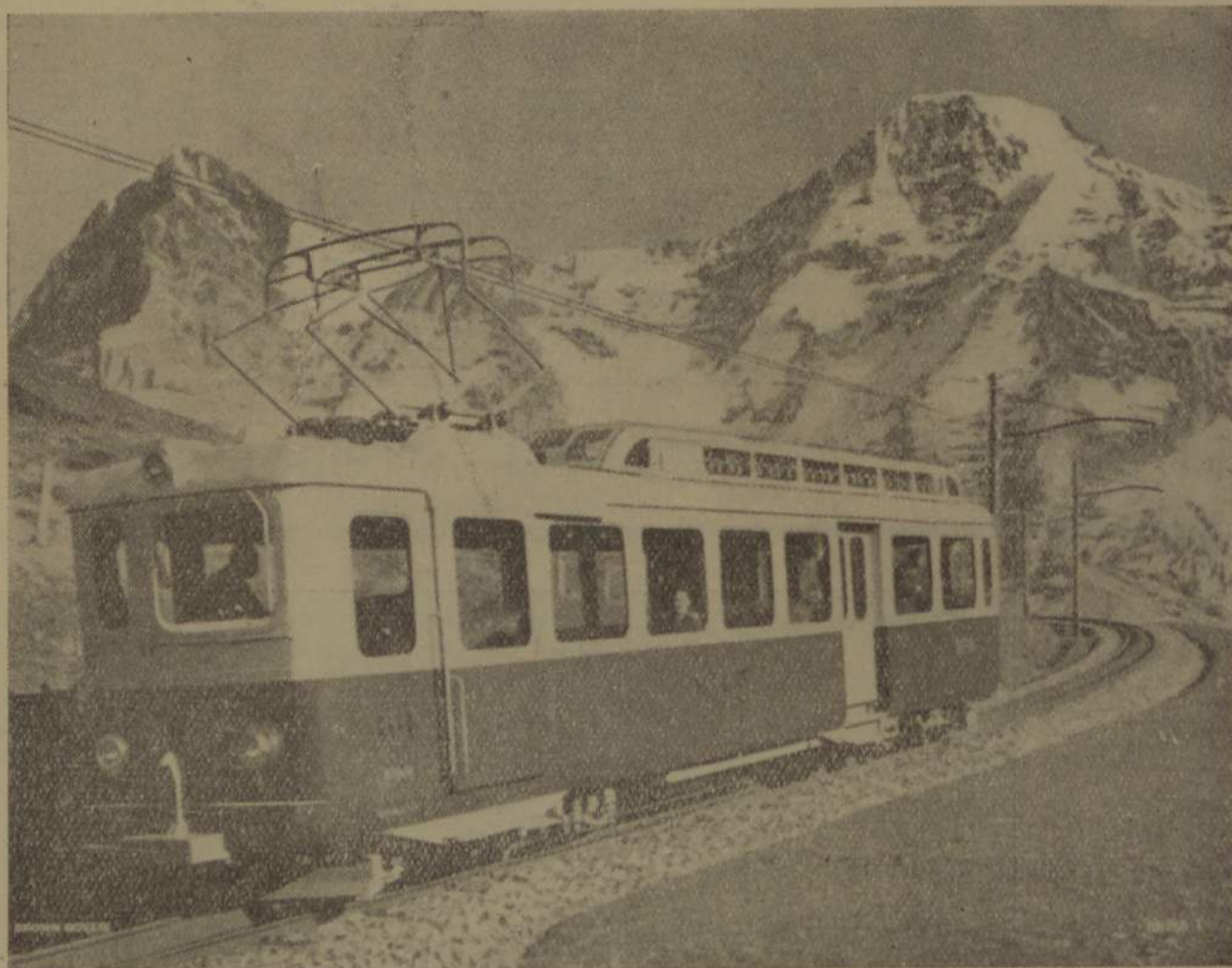
Gerente: FERNANDO RODRIGUES

Dínamos, motores, alterna-  
dores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

**TURBINAS A VAPOR**

Há meio século que a casa  
**BROWN BOVERI** equipou a pri-  
meira locomotiva termo-eléc-  
trica do mundo. Na actuali-  
dade mantém em dia a técnica  
de construção de modernas  
locomotivas Diesel-eléctricas e  
com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)

**S. A. BROWN BOVERI & C.<sup>ie</sup> — Baden (Suíça)**Representante geral: **EDOUARD DALPHIN****PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI****GLYCOL**  
O IDEAL DA PELE**PRODUTOS VAP**O único preparado que realiza a máxima beleza,  
dando à pele o raro encanto da mocidade. A venda nas  
boas casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS GERAIS:

**VENTURA D'ALMEIDA & PENA**

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º-Esq. (a Santos) — LISBOA

TELEFONE, 6 4972

*Enviamos encomendas pelo correio à cobrança. — Remetemos  
amostras contra nome, morada e 5\$50 em selos de correio para  
despesas de embalagem e registo***MALA REAL INGLESA**

ROYAL MAIL LINES, LTD.

**CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA**

AGENTES EM LISBOA:

**JAMES RAWES & C.º, L.<sup>TD</sup>****Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5****E. PINTO BASTO & C.ª, L.<sup>DA</sup>****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**



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1533



1—NOVEMBRO—1951



ANO LXIV

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

REVISTA QUINZENAL



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

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 MONTÊS  
Escritor AQUILINO RIBEIRO  
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	339
Lisboa-Algarve-Sevilha, por <i>GUERRA MAIO</i> . . . . .	341
De Lisboa a Roma, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i> . . . . .	343
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .	346
Há 50 anos. . . . .	347
Recortes sem comentários. . . . .	348
O «rápido» Lisboa-Porto vai ser dotado com locomotivas eléctricas . . . . .	349
Imprensa . . . . .	349
Espectáculos . . . . .	349
Parte Oficial. . . . .	350



# Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

**C**HEGOU-NOS às mãos, por oferta da «Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique», o Relatório do Ano Económico de 1949, subscrito pelo ilustre engenheiro sr. Francisco dos Santos Pinto Teixeira, Director daqueles Serviços, servindo de Administrador-Delegado. Trata-se de um documento de capital importância para o estudo, não apenas dos progressos verificados ou planeados dos portos, caminhos de ferro e transportes daquela província ultramarina, mas também das extraordinárias possibilidades económicas, que asseguram a essa florescente parcela do Império português um futuro esplêndido.

A natureza, a posição geográfica e o esforço do homem combinam-se admiravelmente ali, realizando, em grande ritmo, uma obra de que toda a comunidade portuguesa se deve orgulhar. Com efeito, essa obra demonstra, com uma evidência, que não admite dúvidas, que os portugueses mantêm vivas todas aquelas qualidades físicas e morais que fizeram de Portugal, tão pequeno há cinco séculos, um dos maiores Impérios de que reza a História.

Para o progresso de Moçambique têm concorrido os caminhos de ferro, que reduziram as distâncias e permitiram o povoamento de locais propícios às culturas agrícolas; os portos, por onde se escoam os produtos da terra, os minérios e produtos industriais e que hoje apetrechados como estão, se tornaram concorridíssimos entrepostos comerciais, com ligações com quase todo o mundo. O movimento do porto de Lourenço Marques, por exemplo, vem aumentando extraordinariamente, de há alguns anos para cá, como se pode verificar pelos seguintes dados: Em 1946 atracaram 838 navios; em 1947—910; em 1948—942 e em 1949—1.165.

O aumento de tráfego trouxe consigo, como é de supor, um aumento de receitas.

Segundo vemos no Relatório presente, as receitas cobradas e consignadas, em 1949, à Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes aumentaram 154.798 contos em relação a 1948 e 171.753 contos em relação a 1947. Mesmo que se desconte — observa o sr. Engenheiro Pinto Teixeira — a importância de 112.285 contos proveniente do porto da Beira, por ser o primeiro ano em que foi explorado por conta da Administração dos referidos Serviços, verifica-se um aumento de 42.513 contos em relação a 1948 e de 59.468 contos em relação a 1947, ou seja um aumento de 14,7 % em relação a 1947.

Quanto ao capital da Administração, que era, em 1947, de 1.736.944 contos, passou para 1.975.587 contos em 1948 e para 2.496.415 contos em 1949, representando um aumento de 424.828 contos em relação a 1949 e de 659.471 contos em relação a 1947, ou seja um aumento de 21,5 % em relação a 1948 e de 38,0 % em relação a 1948 e de 38,0 % em relação a 1947.

Neste capital, ilucida-nos ainda o sr. Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, não se conta com o valor da aquisição do Caminho de Ferro da Beira que, na expressão do sr. Engenheiro Pinto Teixeira, representa mais um patriótico acto de administração do Governo Central, que ficará a marcar na História do Império.

O sr. Engenheiro Pinto Teixeira, ao apresentar o Relatório ao sr. Governador Geral da Colónia (hoje Província) de Moçambique, escreve o seguinte, depois de ter agradecido a colaboração dos engenheiros e chefes de serviço que tornaram possível a tarefa que a Direcção pôde levar a cabo:

«No entanto, entrou-se no ciclo de de-



masiada centralização com a publicação do Decreto n.º 37.699, de 29 de Dezembro de 1949, que, não deixando os movimentos livres para ocorrer à satisfação de necessidades impossíveis de prever, nos fez esperar cinco meses pelas autorizações solicitadas em cumprimento das suas disposições e levando a despendar na linha do Limpopo, danificada pelas cheias, importante quantia de que V. Ex.<sup>a</sup> se dignou assumir a responsabilidade, mas cuja autorização nos termos do referido decreto nunca chegou. A nosso ver isto é grave, mas foi necessário, e é um péssimo precedente. A tendência para a burocracia destes serviços tem-se acentuado em consequência da tendência para a centralização. Em 1932, a correspondência com o Ministério foi de 2 telegramas recebidos e de 0 expedidos, e de 25 ofícios recebidos e 76 expedidos. Em 1949 foi de 150 telegramas recebidos e de 106 expedidos e 601 ofícios recebidos e de 267 expedidos, correspondência esta que se vai multiplicando para os níveis para baixo dos da Direcção, como é consequência.»

Vimos, acima, qual tinha sido, nos últimos anos, o movimento do porto de Lourenço Marques. Examinemos, agora, qual foi o movimento do porto da Beira nos anos de 1949, 1948 e 1947, pelo seguinte mapa:

DESIGNAÇÃO	1949	1948	1947
Navios entrados . . . . .	664	543	496
Tons. de arqueação . . . . .	3.815.108	2.958.248	2.735.027
Passageiros embarcados . . . . .	7.675	11.046	6.279
Passageiros desembarcados . . . . .	1.861	5.904	4.368
Carga embarcada . . . . .	906.757	860.744	731.723
Carga desembarcada . . . . .	1.027.972	725.734	716.393

Merecem-nos também interesse os transportes aéreos. Em 1949, informa-nos o Relatório, exploraram-se, no serviço interno, as mesmas rotas que em 1948, ou sejam Lourenço Marques — Mocímboa da Praia, escalando oito aeródromos numa extensão de 2.083 quilómetros; Beira-Tete numa extensão de 487 quilómetros (via Mutarara) a 721 quilómetros (via Quelimane-Mutarara), no total de 2.758 km.

Em serviço internacional foram exploradas as seguintes rotas: Lourenço Marques-Palmietfontein (450 km.); Lourenço Marques-Durban (468 km.); Beira-Salisbúria (475 km.).

Actualmente são escalados dentro da

Província de Moçambique 12 aeródromos, todos a cargo da D. E. T. A., os quais tiveram o seguinte movimento:

Lourenço Marques . . . . .	1.165	aviões
Vila de João Belo . . . . .	83	»
Inhambane . . . . .	469	»
Mambone . . . . .	79	»
Beira . . . . .	1.801	»
Quelimane . . . . .	664	»
Mutarara . . . . .	217	»
Tete . . . . .	223	»
António Enes . . . . .	196	»
Lumbo . . . . .	674	»
Porto Amélia . . . . .	243	»
Mocímboa da Praia . . . . .	173	»

O movimento de passageiros nas carreiras internas, que fora de 6.674, em 1948, passou, em 1949, para 8.121, havendo, por consequência, um aumento de 1.447 passageiros.

Também na carreira de Palmietfontein se verificou aumento, embora ligeiro, de passageiros. Assim, em 1948, o número de passageiros transportados foi de 1.220, passando, em 1949, para 1.372.

A carreira de Salisbúria, teve, porém, um movimento de tráfego muito menor. Em face dessa diminuição, a Relatório aconselha o reajustamento dos preços e horários, de acordo com a «Central African Airways», e fazer-se mais propaganda daquela carreira.

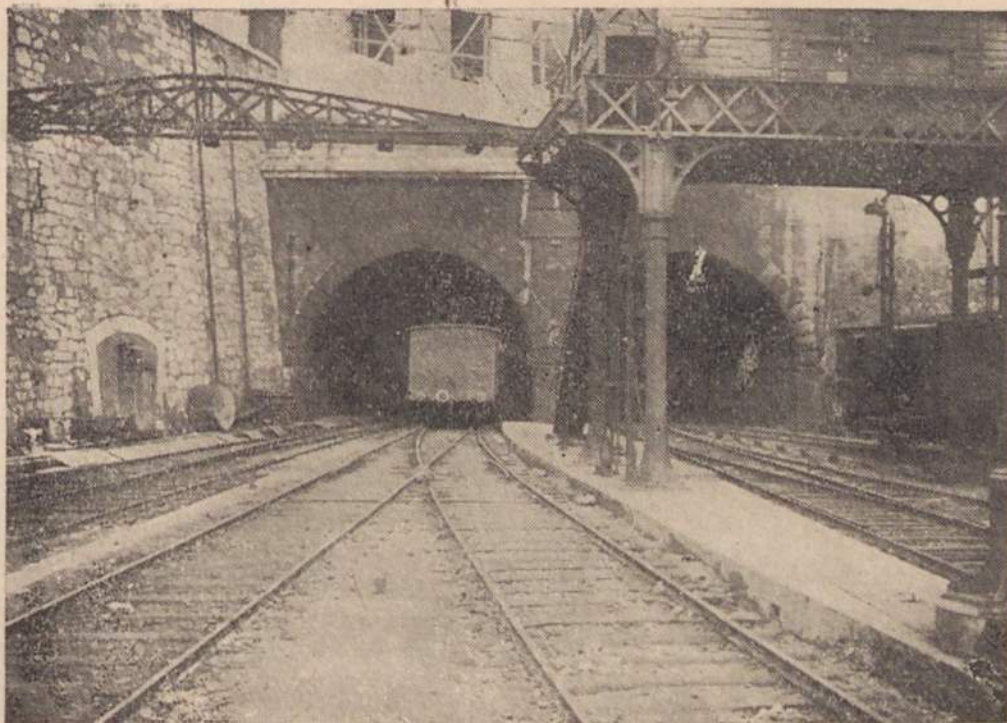
Para atestar a eficiência destes serviços, a competência técnica e a categoria dos aviões empregados, bastará dizer que durante 1949 se realizaram 575 carreiras com 108 desdobramentos, tendo sido percorridos 1.513.705 quilómetros, não havendo a registar quaisquer desastres pessoais.

A Província de Moçambique é um mundo em formação, com possibilidades extraordinárias, que caminha confiantemente para o futuro. Os homens de acção que estão à frente dos seus destinos e dos seus problemas estão realizando uma obra notável, não apenas para dignificar o presente mas, sobretudo, para lhe garantir o futuro.

O apetrechamento dos portos, o prolongamento das linhas férreas e os melhoramentos nos seus transportes aéreos estão a fazer-se em grande ritmo. Os homens de iniciativa e possuidores de capital encontrarão em Moçambique um campo aberto para as suas actividades.

REBELO DE BETTENCOURT





LISBOA — Túnel da Estação do Rossio

# Lisboa - Algarve - Sevilha

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

UM dos principais objectivos da linha férrea do Sado foi o de se encurtar a distância de Lisboa para Sevilha, a qual ficaria reduzida a 9 horas (!) — proclamou-se fervorosamente — e de se dar ao turista um trajecto mais pitoresco. Gastou-se um garrafão de tinta a exaltar as vantagens da nova artéria ferroviária, não sendo nenhuma vantagem esquecida, e foi com verdadeiro interesse que assisti à inauguração, creio que em 1924. Eu tinha também sido um entusiasta da artéria sadina, não pelo interesse que ela traria ao turismo, pois à parte a Semana Santa e a Feira de Sevilha, o tráfego entre Lisboa e aquela cidade nunca seria de molde a justificar grandes sacrifícios. Mas estabelecido um bom comboio rápido diurno entre o Barreiro e Vila Real de Santo António, mantido pelo tráfego nacional, fácil seria ligá-lo com Sevilha e oferecê-lo ao turista internacional. O mais importante seria o serviço cómodo e directo que, mercê do tráfego algarvio, se podia fazer ao longo do litoral luso-espanhol, ou fosse de Lagos a Sevilha e mais além. Fez-se a linha do Sado, construiu-se uma linda e vasta estação em Vila Real de Santo António, com o prolongamento até ao Guadiana, onde se construiu igualmente uma graciosa gare-marítima, abriu-se à exploração a tão desejada linha de Aiamonte a Huelva, estabeleceu-se um comboio rápido de Barreiro a Vila Real, mas o serviço directo, tão apregoado, tão desejado e com tantas condi-

ções de sucesso, não existe. É triste dizê-lo, mas é assim mesmo.

Após uma deliciosa viagem no rápido do Algarve, com um óptimo almoço servido no salão-restaurante, eis-me às 16h.41 na bela estação de Vila Real de Santo António a que até não falta uma agência de informações do Secretariado, onde um funcionário, amabilíssimo, nos dá várias publicações em português, francês e inglês, com boas gravuras e um texto sugestivo, o qual, porém, merece um amargo reparo. Em todos esses folhetos indica-se ao público o auto-carro antes do caminho de ferro, como se este não fosse o único e cómodo meio de transporte para se ir ao Algarve.

Talvez o autor do texto seja anti-ferroviário, mas se assim fosse, podia usar das suas simpatias para uso pessoal e não oferecê-las ao público.

A estação feita, está bem de ver, longe do cais e da vila, teve o fim lógico de que se um dia se fizer uma ponte sobre o Guadiana, a linha férrea tem que ir em direitura aos terrenos da margem oposta e por isso está onde devia estar.

Para obviar a esse inconveniente construiu-se a gare marítima junto do Guadiana, a que não falta uma rampa para os automóveis entrarem no barco-trasbordador, mas á qual o comboio não chega, nem é preciso, como vai ver-se.

Feita esta explicação, vamos lá a pé até ao cais, cerca de um quilómetro.

Éramos uns 10 passageiros e eu sendo o pri-



meiro a chegar, estendi o passaporte ao funcionário da Polícia Internacional, que, depois de o examinar atentamente, me perguntou se eu já tinha alugado o gazolina para atravessar o rio.

—?!...

— É que, acrescentou amavelmente, o barco da carreira partiu às quatro e o espanhol que chega às cinco horas e meia não pode tomar passageiros no regresso.

—?!...

— Sinto dizer-lho, mas é assim.

Tinham chegado os outros passageiros e eu fui ao cais parlamentar com o mestre do navio-motor que estava atracado; excelente barco, com uma vasta dependência provida de bancos para muitos passageiros e um estrado, no convés, com lugar para três automóveis.

Sim, ele poderia ir levar-nos a Aiamonte — fossem quantos passageiros fossem — e o preço era de 50 escudos. O homem explicou que havia duas carreiras diárias, *para lá*, de navios portugueses e outras duas *para cá*, de navios espanhóis.

Um «ferry-boot» cheio de passageiros estava a chegar e eu vendo logo o caso resolvido, disse ao mestre que iríamos nele. Que não, — confirmando a informação do funcionário dos passaportes — os barcos espanhóis não podiam tomar passageiros em Vila Real nem os portugueses em Aiamonte!...

Dessa maneira havia quatro travessias diárias, mas praticamente reduzidas a duas.

Aquilo, sentenciou um homem ao lado, era para ficar equitativamente repartido o tráfego entre os dois países.

O horário, informou o mestre, era: partida de Vila Real às 11 e às 16 horas, de Aiamonte às 11 e às 17 horas. Compreendi a ratoeira armada aos viajantes. Os comboios chegam a Vila Real às 11,04 e às 16,41, e partem às 15,50 e 16,05. Quer

dizer, chegam depois dos vapores terem partido para Aiamonte e partem antes da chegada destes a Vila Real.

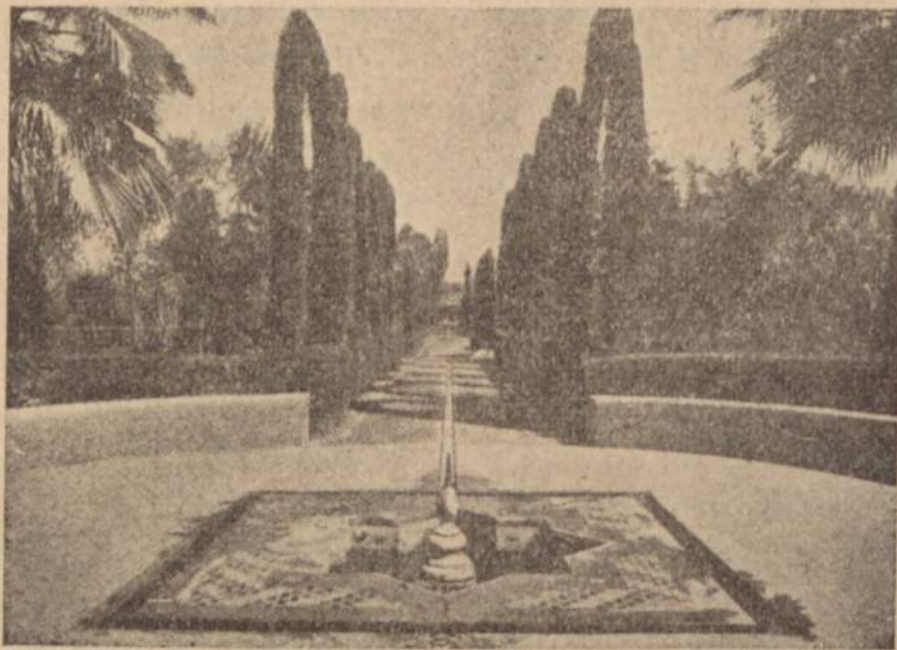
O empregado respondeu aos meus reparos, que o horário dos barcos de carreira tinha sido aprovado pelas capitâncias de Vila Real e de Aiamonte.

Hão de concordar que como medida de protecção da pequena cabotagem é perfeita.

Escusado será dizer que os 10 passageiros que queriam ir para Espanha constituíram ali mesmo uma sociedade por cotas, não para comprarem um «ferry-boot» mas para pagarem o aluguer deste, e que como eram muitos não foi demasiado caro, mas um casal que se atardara um pouco a fazer uma visita na vila, teve que esportular 50 escudos pela travessia do Guadiana.

E como foi de Vila Real de Santo António que partiram os maiores clamores para a construção da linha do Sado e em proveito do turismo entre o Algarve e a Andaluzia e que levou um benemérito local, o Sr. Manuel Ramires, a construir um hotel, muito aceitável, em frente do Guadiana, de aqui lhe envio as felicitações pela «performance» realizada.

Disseram-me em Huelva que se pensa trazer os comboios de Sevilha á estação de Odiel, que serve Aiamonte, não só porque é mais central, mas por que poderia dar continuidade aos comboios das duas linhas e circulariam directamente entre estas duas últimas cidades, com enorme vantagem para as ligações luso-espanholas. Faço votos para que isso aconteça em breve e que os empresários dos dois serviços fluviais acomodem os horários dos seus barcos ao dos comboios e que se entendam para que façam serviço em ambos os sentidos, lembrando-se que os viajantes têm algum direito a mais que pagar, por exemplo, de disfrutarem das comodidades que a vida moderna exige, para que eles não usem daquele recurso, que lhes pertence o de não porem lá os pés.



SEVILHA — Aspecto do Jardim de Alcazar





ROMA — Um aspecto da Rua Veneto

# DE LISBOA A ROMA

## O CAMINHO DE FERRO DO VATICANO — A GALERIA BORGHESE E A FONTE DO TREVO

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

**T**ERMINADAS as crónicas que vimos publicando há alguns meses, tenho ainda que fazer referência aos caminhos de ferro do Vaticano, à Galeria Borghese que em Roma ocupa um lugar de destaque entre os museus principais e à Fonte do Trevi, fonte tradicional com curiosa história, que não resistimos à tentação de a contar.

A pequena cidade do Vaticano, foi criada em 11 de Fevereiro de 1929, pelo Tratado de Latrão.

Doze anos antes deste Tratado as questões políticas não caminhavam bem na Itália. As misérias resultantes da Grande Guerra 1914-1918 sucediam-se, acompanhadas de atrocidades e injustiças, enfim uma onda tremenda de materialismo que colaborava na fomentação, com o estrangeiro, do anarquismo e da desordem, idêntica à de hoje, com a diferença de que a Rússia conseguiu agora o seu alastramento por todas as nações do mundo.

Benito Mussolini despertou as forças espirituais com a sua acção potente e enérgica, ganhando a

sua segunda vitória, pois a primeira foi a marcha triunfal sobre Roma, conseguindo o acordo de Latrão que veio reatar as relações entre a corte de Itália e a Santa Sé, interrompidas em 1870, quando da entrada das tropas italianas naquela capital, data em que foi encerrado o famoso portão de bronze que, durante cinquenta e nove anos, em sinal de protesto, não voltou a abrir-se.

O tratado de reconciliação restabeleceu a soberania territorial do Pontífice e garantiu a completa independência da cidade do Vaticano. É o Papa hoje o soberano do novo Estado, que reconhece Roma como capital da Itália.

Agindo dia a dia, o governo de então mais intensamente trabalhou no sentido de salvar da destruição os valores morais que constituem a base segura da civilização, merecendo-lhe especial atenção o catolicismo como a mais alta força do mundo.

Mas, continuemos...

A nova cidade do Vaticano com quarenta e quatro



hectares de superfície, possui quase mil habitantes e tem por limite as colunas que rodeiam parte da monumental Praça de S. Pedro. Construiu-se um núcleo de novas edificações e outras foram recentemente renovadas. Poucas ruas — Rua da Porta Angélica, Praça do Ressurgimento, Rua Leão IV, Avenida do Vaticano e Rua Sacristia — e bonitos palácios como o do Governador, Palácio da Justiça, Escola Mozaico, Rádio Vaticano, construído pelo próprio Marconi, e a estação ferroviária.

Já que falamos da estação ferroviária, vamos dar umas rápidas notas da sua linha férrea, linha pequena, de algumas centenas de metros. A extensão é insignificante, mas, posta em confronto com as mais longas linhas férreas do mundo, nenhuma delas a excederá, sem dúvida, em importância moral e em importância política.

A construção desta linha, que constituiu uma das compensações dadas pelo Estado italiano ao Sumo Pontífice, obedeceu unicamente a um acto político do mesmo Estado que, por esta forma, quis compensar o Vaticano dos prejuízos materiais causados pelos sucessos de 1870.

A nova linha, ligada à rede dos caminhos de ferro italianos tem seu princípio na estação de S. Pedro, da qual partem os comboios Roma-Viterbo. A ligação foi feita do lado de Viterbo e, apesar da sua curta extensão, oferece-nos uma magnífica obra de engenharia que é o viaduto de Gelsonimo, construído no vale do mesmo nome, obra essa que obrigou à expropriação de vários edifícios e a escavações que chegaram a atingir vinte e dois metros de profundidade, para se lançarem os alicerces das pilastras e para o esgotamento de águas. Estas obras, bem como a estação do Vaticano, foram executadas sob a direcção de engenheiros dos caminhos de ferro do Estado italiano. Foi-nos dado ver verdadeiras maravilhas nas obras de arte que muito honram a engenharia italiana e que o mundo conhece através da sua colaboração.

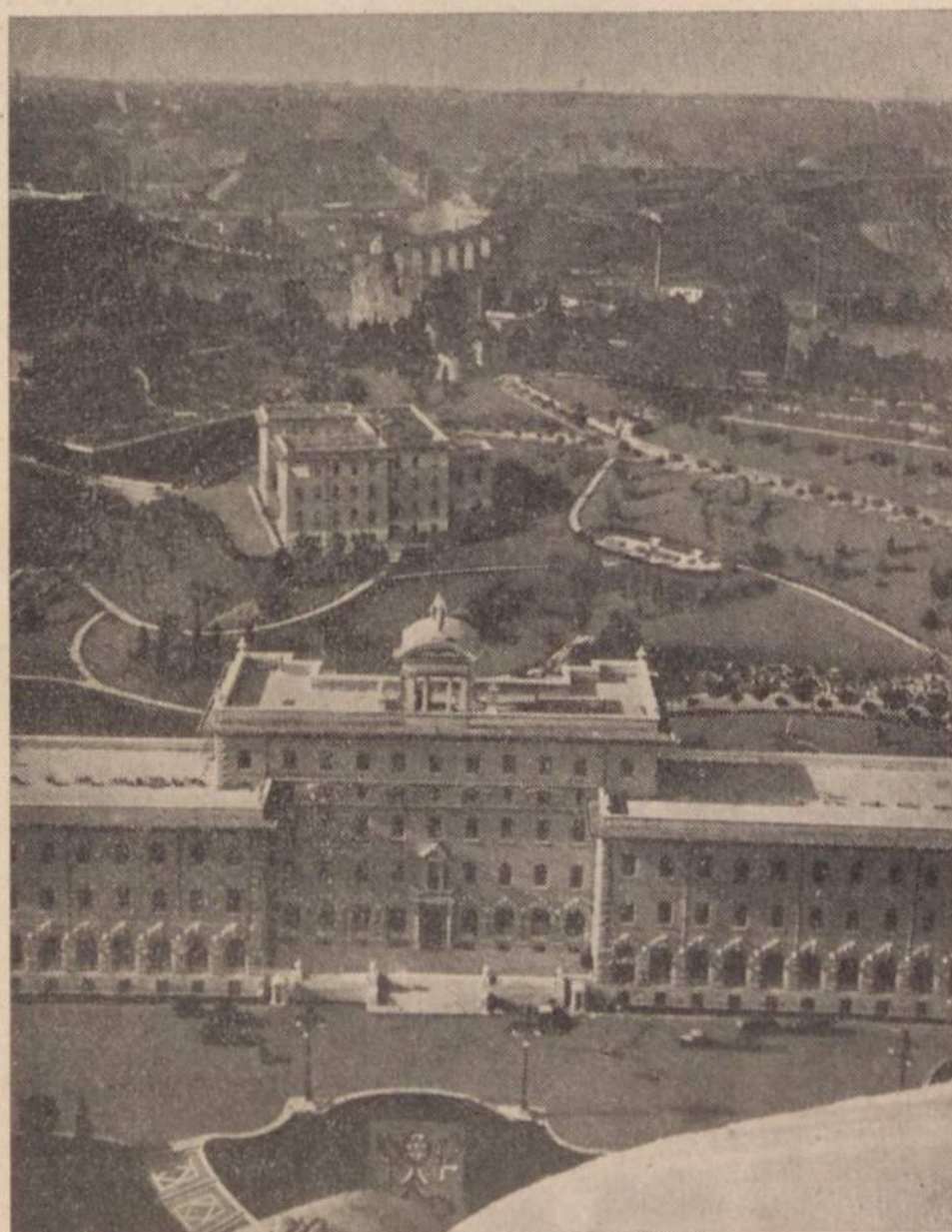
A extensão total da linha é, apenas, de oitocentos e cinquenta e quatro metros e a despesa da sua construção foi calculada entre vinte a vinte e quatro milhões de liras, no ano de 1932.

Comercialmente, a importância dessa linha é nula. O movimento de passageiros não é muito grande, porque, embora sejam em número avultado as pessoas que vão diariamente ao Vaticano, não serão muitas as que tenham vantagem em utilizar esse meio de transporte. Em compensação, o movimento de mercadorias e as remessas feitas pelo Vaticano para missionários, igrejas, instituições religiosas, patriarchados, etc., é muito intenso pois evitam-se transbordos que são dispendiosos e muito prejudiciais para a mercadoria, que sofre importantes depreciações.

O comboio papal é uma obra artística notável, que, por expressa determinação do Pontífice, foi executada exclusivamente por artistas italianos. As

carruagens são em metal, pintadas de vermelho, ostentando as armas papais em bronze. No interior são os tetos dourados e as paredes laterais forradas de damasco vermelho, destacando-se no oiro do teto a tiara. A carruagem do trono é aquela em que os artistas mais se esmeraram, conseguindo dar-lhe, apesar do pequeno espaço, um aspecto de grandeza. Os móveis são em acajú. A capela, em cujo altar se ostenta uma imagem de extremo valor artístico, marca também pela sua beleza. Um salão, decorado também com riqueza e bom gosto é reservado à comitiva de Sua Santidade, completa o comboio.

A cidade do Vaticano é administrada por um go



Vista panorâmica da cidade do Vaticano com o viaduto ferroviário

vernador; possui um tribunal com pouco ou nenhum movimento e as suas três basílicas e alguns edifícios gozam de ex-territorialidade e outros são isentos de impostos. Também tem grande importância a tipografia Vaticana, que possui perto de cinquenta variedades de tipos de letra e está habilitada a compor e a imprimir obras em todas as línguas.

Há mais de quatro séculos que a guarda suíça serve o Papa. Foi o grande político Júlio II, Papa de 1503 a 1513, e que tomou parte nas guerras de Itália, que os alistou e estes se conservam à entrada do Vaticano, como sentinelas vigilantes da nobre cidade, com seus trajes garridos e pitorescos.

Em 1870 o exército papal compunha-se de vinte mil homens de todas as armas, e a Guarda No-



bre era constituída por cem homens que pertenciam à nobreza e eram comandados por um príncipe romano. Estes é que acompanhavam S. S. em passeio a todas as cerimónias.

Actualmente o exército do Vaticano é reduzidíssimo. Quando são alistados os novos guardas estes prestam juramento, no dia 6 de Maio, invocando sempre os tumultos dos tempos passados e o massacre da guarda quando Roma foi saqueada, recordando as horas trágicas dos camaradas mortos.

Existem hoje também, fazendo parte do exército do Vaticano, a Guarda Nobre e a guarda Palatina, cada qual com sua função. A guarda suíça é composta exclusivamente por elvéticos e as outras guardas pelos melhores nomes da aristocracia romana.

Subimos a cúpula da Basílica de S. Pedro, e a vista espraia-se até às suas muralhas fronteiriças que atestam ao mundo inteiro que o Vaticano, no seu ideal fervoroso, abrange milhões de devotos e trabalho pela Paz em todos os lares.

A nossa última visita foi à Galeria Borghese que está situada na Vila Humberto I, antiga Vila Borghese, casa de campo distanciada da Porta do Povo, construída por Giovanni Van Santen, para o Cardeal Scipion Caffarelli Borghese, em 1615. Desde 1902 que esta Vila pertence à Cidade de Roma, por compra e concessão do Estado.

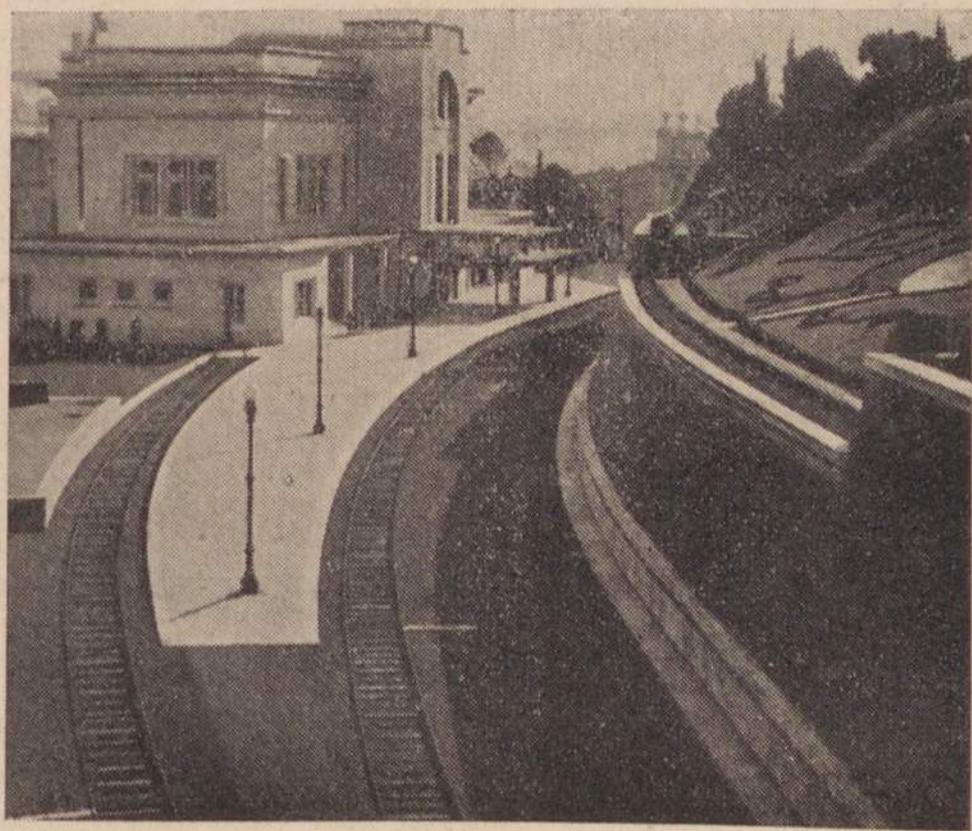
É uma preciosíssima Galeria que abrigou no seu pequeno mas monumental museu a célebre colecção de pinturas que do Palácio Borghese foi para ali transportada em 1891, tornando-a hoje um dos mais belos museus de pintura e escultura romana. Não faltam os mármore, granitos e alabastros, frescos,

pórfiros, etc., salientando-se com toda a sua grandeza a escultura célebre de Pauline Borghese (Paulina Bonaparte), irmã de Napoleão de Bonaparte, por António Canova, trabalho notável deste célebre escultor italiano, nascido em Possagno e considerado o restaurador da sua arte em Itália.

Citar as principais obras espalhadas pelas Galerias de Rafael, Lotto, Toscanos, Maneiristas, autores menores do Século VII, Lanfranco, Rubens, Bassano, Ferrarais, Estrangeiros, Danaë e Ticiano, não é tarefa fácil, e, ainda mais, é que para os citar teria de fazer as apreciações necessárias que a minha mentalidade não tem possibilidades de abranger e descrever.

Temos agora a Fonte do Trevo que se eleva no local onde Nicolau V (Parentucelli) e Sisto IV (della Rovere) tinham feito instalar um belo lago por L. Batt. Alberti, restaurado no reinado de Urbano VIII (Barberini). A fachada actual é de N. Salvi (séc. XVIII) e foi encomendada por Clemente II (Corsini) que utilizou, provavelmente, um esboço de G. Lor. Bernini, a qual foi acabada em 1762. A estátua do meio, que representa o Oceano ou Néptuno, é de Bracci; as estátuas laterais, nos nichos, à esquerda e à direita, simbolizam, respectivamente, a Abundância e a Saúde, e são de Fil. Valle. A Fonte do Trevo é alimentada pela «Agua Virgo», que Agrippa fez conduzir a Roma para as suas termas (19 a. J. C.).

Como é da tradição popular atirar uma moeda para as suas águas, para manifestar, assim, o desejo de se voltar a Roma, todas as moedas portuguesas que tínhamos no bolso foram para ali lançadas, com bastante desejo de tornar a percorrer essa monumental Roma que tantas saudades me deixou.



Estação ferroviária da cidade do Vaticano



# CURIOSIDADES

---

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

---

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Foi exposta no Colégio de Cirurgia de Lion uma máquina que pode fotografar a cores o interior do corpo humano: câmara endoscópica com lente telescópica de 13 polegadas e pequena lâmpada na extremidade trabalhando automaticamente uma série de sete fases.

(*Presse Actualités* — diário de Paris)

Setenta habitantes de Nagenfurt reunidos em assembleia decidiram deixar de utilizar-se dos serviços postais da aldeia, em vista de ter sido nomeada chefe de estação uma mulher.

(*De Realitatea Ilustrata* — Bucarest)

Em Oakloma faleceu com 117 anos Lizi Devers, sobrevivente de cinco guerras e dois maridos.

(*De Il Tempo* — Milão)

Nas descobertas fósseis da época neolítica, cerca de oito mil anos antes de Cristo, o animal cujos ossos mais remotamente aparecem com os do homem — é o cão. Só nos fósseis de dois mil anos começam a aparecer a cabra e o boi.

(Do semanário *Tasvir* — Estambul)

Foi inaugurado em Copenhague o Teatro do Povo onde serão exclusivamente apresentadas peças para crianças. As primeiras peças escolhidas são comédias líricas de Ibsen e as lendas dos irmãos Grimm.

(*De Marches de France* — Hofgstad)

Um indivíduo, ao ser condenado em Filadelfia a 6 meses de cadeia, pediu ao Juiz para dobrar a sentença. Nas prisões federais só recebem pagamento pelo trabalho que produzem, os condenados a um ano pelo menos.

(*Do Chicago Sun Time*)

Afirma o dr. Levoit que a tuberculose pode eliminar-se por um tratamento respiratório assíduo e metódico. A ventilação integral dos órgãos da respiração é o melhor processo de cura, segundo aquele médico.

(Da revista *Médecine de France* — Paris)

Em Boston iniciou-se a pavimentação das ruas com novo material composto com borracha sintética.

(Da revista *Travel Items* — N. Iorque)

Um novo avião de jacto subiu a 60 milhas atingindo a velocidade de 2.800 milhas à hora, para estudar o efeito desta nos tripulantes.

(Do diário *Post-Tidningar* — Oslo)

A polícia de Bilbao subjugou a muito custo três gatunos que surpreendeu num armazém de víveres durante a noite. Só depois de os trazerem para fora do armazém descobriram que se tratava de três possantes mulheres, vestidas com fato de macaco e bonés enterrados até às orelhas.

(*De El Noticiero* — San Sebastian)

Em Wilgton, uma rapariguinha negra de dez anos deu à luz uma criança que pesava sete quilos. O hospital não revelou o nome desta mãe, a mãe jovem na história médica da América.

(*Do Kansas City Star*)

231 indivíduos inválidos, que se encontram internados num estabelecimento de assistência dinamarquês, produziram em seis meses objectos que foram vendidos por cerca de cem mil corôas.

(*Do Het Vrije Volk* — Amsterdão)

Uma mulher de Hanover observou o seu 100.º aniversário aprendendo atentamente a fazer meia. «Nunca é tarde para aprender», disse ela.

(Da revista *Soleil* — Paris)

O dr. Rollino, de Perugia, bateu o record do mundo das transfusões de sangue, injectando a um doente em perigo de vida 9 litros de sangue. A operação levou 32 horas.

(*Do Survey Graphic*)

Em Szegedin, na Austria, quando empregados municipais distribuíam aos domicílios impressos contendo uma ordem restringindo o uso de água devido à falta de chuva, começou a chover torrencialmente, mas, fiéis às ordens recebidas, continuaram fazendo a distribuição molhados até aos ossos.

(*Do Czechoslovensky Steva* — Praga)

Num concurso de bebés em Linz, no qual foram apresentadas mais de trezentas crianças, ganhou o primeiro prémio uma criança de 9 meses filha de mãe branca e pai negro.

(*Do Echo Der Heimat* — Viena)

Ivan Krag, búlgaro, de origem russa, comeu uma das suas orelhas como protesto pelo mau jantar que lhe serviram num «bar» de Vera Cruz. A certa altura, furioso, pegou numa navalha, cortou a orelha esquerda e enviou-a para a cozinha, comendo-a depois de «preparada». O canibal foi entregue à polícia.

(*De Sábado* — Bogotá)



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Novembro de 1901)

## O Chiado

A convite do nosso director reuniram-se no dia 21 nas salas d'esta redacção alguns commerciantes do Chiado e dois representantes dos nossos collegas «Novidades» e «Dia», jornaes cuja séde é naquella rua, a fim do iniciador d'esta ideia lhes expôr o seu parecer sobre a fórma de introduzir importantes melhoramentos naquelle local, de maneira a tornal-o um centro de movimento, chamando a concorrência do publico e reivindicando-lhe os foros da rua da elegancia de Lisboa.

Todas as capitaes e mesmo cidades secundarias teem a sua rua principal, onde o transito é mais frequente, os estabelecimentos mais luxuosos, os artigos mais caros a luz mais intensa.

Paris tem a sua *Avenida da Opera*; Londres, a *Regent Street*; Vienna, a *Kärntnerstrasse*; Berlin, a *Friedrichstrasse* e a *Leipzigerstrasse*; Madrid, a *Carrera de S. Geronimo*; Sevilha, a *calle la Sierpes*; Malaga, a *do Marques de Larios*; Pest, a *rua Andrassy*; Marselha, a *Cannebière*; Veneza, a *Merceria*; Barcelona, a *calle Fernando*; etc.

Citamos ao acaso e sem ordem.

A rua do Chiado em Lisboa, apesar de ser em rampa, deve manter a sua posição de rua da moda, rua da elegancia, percurso obrigado, pelas tardes, de todas as melhores equipagens; pelas noites, de todos que se dirigem aos theatros lyrico e outros; centro de vida e animação da capital.

Mas se conservarem este local no abandono em que a camara e os próprios moradores o tem deixado, esta preponderancia hade esvair-se, perdendo a importancia local que tende já a dividir-se por outras ruas, não aproveitando por completo a qualquer d'ellas.

Paraiss o precisam a camara, os commerciantes, os proprietarios e mesmo os moradores tratar, em comum, de acompanhar os progressos que se teem manifestado em todas as partes nos embellezamentos locais, aformoseando os edificios e as frontarias dos estabelecimentos, ornamentando tudo, enchendo tudo de luz, de espelhos, de estatuas e de flores.

Já se vê que não pensamos em plantar árvores, que viriam ensombrar os estabelecimentos; mas podiam os moradores encher de flores as varandas dos andares que abundam no Chiado. E imagine-se que bello effeito se obteria se d'essas janellas todas irrompessem festões de flores, de côres variadas, que no seu conjuncto dariam ao Chiado um tom fresco e alegre, e ao mesmo tempo attestariam, durante todo o anno a amenidade do nosso clima.

As paredes dos predios pôdem, sem grande dispendio, ser pintadas, de côres claras, a oleo, emmoldurando-se as janellas com uma facha ou barra de côr mais escura; proprietario mais entusiasta poderia ornamentar as cantarias rectas e feias que enquadram essas janellas com alguns ornatos em pedra ou gesso, substituir os beiraes de telha por balaustradas, disfarçar os pilares que dividem as propriedades ou os cunhaes, com qualquer figura ou columna.

Nos estabelecimentos ha menos que melhorar na generalidade da sua esthetica — poucos ha já naquella rua que não estejam reformados, modernizados — alguns ha mesmo luxuosos.

Mas pela noite é uma tristeza vêr a falta de luz que os illumina.

Basta dizer que um *unico* (!) tem luz electrica, e mesmo essa bem pouca e á custa de uma enorme coragem para dispendir quantiosa somma para a sua installação.

Isto resulta não de culpa dos commerciantes, mas das pessimas administrações municipaes que temos tido, que nunca tiveram meio de levar a companhia do Gaz a fornecer luz electrica boa e em condições acceitaveis.

Foi essa falta o assumpto mais discutido na reunião que se realizou nas salas d'esta redacção, demonstrando-se a facilidade que havia, no caso de não se poder obter esse fornecimento pela companhia, de installar em cada quarteirão da rua motores e dynamos especiaes que abasteceriam os estabelecimentos e moradores de cada um d'esses grupos.

Mas o nosso director, entendendo que melhor é, para um empreendimento novo, começar pela perfeita harmonia de todos, propoz, e foi approvedo, que primeiro se estudasse o modo d'esse fornecimento ser feito pela companhia, vendendo-se o contracto ultimado ha poucos mezes e o andamento que os trabalhos vão tendo.

D'isso se encarregou uma pequena commissão provisoria que já reuniu os elementos necessarios para, numa assembléa que se vae em breve realizar e para a qual serão convidados todos os commerciantes, proprietarios e moradores d'aquella rua, se expôr a situação que evidentemente melhorou logo depois d'aquella reunião preparatória — talvez porque a noticia do facto exercesse certa influencia nos espiritos dirigentes da companhia — sendo apresentados à camara municipal os projectos das installações que a companhia tem que fazer para, em cumprimento do seu contracto de 7 de março ultimo, iluminar electricamente as ruas do Chiado e Carmo.

Tambem na camara municipal parece que alguma influencia teve o que dissémos aqui no ultimo numero e foi transcripto por alguns collegas, e repetido na alludida reunião, sobre o inconveniente do transito de carroças pelo Chiado, sendo apresentada em sessão de 24 uma postura prohibida esse transito das 11 da manhã á 1 da noite (salvo para serviço dos moradores), postura que foi não só approveda) como approveda tambem a parte da acta que a ella se referira.

Pela sua parte os moradores da rua do Carmo seguiram o exemplo, desejando melhorar a esthetica do arruamento, pediram á camara para mandar completar a feia parede do quartel, pondo lhe vidraças e grades nas janellas, cobrindo a parede a azulejo, etc.

Está, pois, dado o primeiro impulso para o movimento que é preciso se produza em beneficio d'aquelle centro de vida da nossa capital; e bom será que não se esmoreça, antes pelo contrario os commerciantes d'outras ruas tratem tambem dos seus interesses por egual fórma.

Assim a cidade poderá transformar-se pelo esforço dos seus moradores, já que as municipalidades tanto a deixaram em abandono.

## Linhas Portuguezas

**Minho e Douro** — O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado e a Direcção geral das Obras Publicas elogiaram, em documentos muito honrosos para o sr. conselheiro Povoas, a fórma por que foi desempenhado o serviço nas linhas do Minho e Douro durante a recente viagem do sr. ministro das Obras Publicas pelo norte do paiz.

**Cezimbra ao Seixal** — O Conselho superior de obras publicas tomou conhecimento do projecto e parecer sobre a concessão da nova linha entre Cezimbra e Seixal.



# Recortes sem comentários

## A Ordem dos Malucos

Ao Director do *Jornal do Comércio*:

O caso recentemente ocorrido na estrada marginal do Tejo, na altura de Carcavelos, leva-me a suplicar a V. algum espaço na sua secção de intervenção de leitores. Não propriamente para tratar dessa trágica ocorrência, mas para generalizar o facto, porque o que se deu nesse incidente pode repetir-se a cada passo.

Devo desde já dizer que não é inédito. E por isso mesmo; e por se repetir; porque as perspectivas são de continuidade, para as autoridades responsáveis pela repressão de desmandos há que apelar.

A cada passo nós verificamos pelas estradas do País motoristas infringindo o Código de viação, seguros de uma impunidade que lhes permite dar expansão ao seu egoísmo ou satisfação aos seus devaneios de pessoas perigosas.

Quem tenha alguma vez feito uma viagem de automóvel pelos caminhos tortuosos de Portugal, onde uma recta constitui excepção á regra, pois para qualquer destino o trajecto é sempre torcido e retorcido, com frequência á beira de abismos e sempre em riscos, ao mínimo descuido ou deslize, de um um choque ou uma cambalhota sem apelo — nem agravo... terá reparado como uma apreciável (pela sua quantidade) gama de motoristas *conduzem* os seus carros!

Sai de casa ou do seu destino um fabiano com a família, no seu carro, todo acautelado para não ter dissabores; aplica toda a sua atenção à marcha do veículo e ao caminho que tem a percorrer; faz a diligência por não contender com os outros tem tento nos peões, contando já encontrar descuidados ou menos atentos e não perde de vista a viação que em qualquer sentido, possa com ele cruzar.

Todavia, as cautelas... *também saem brancas*. E neste caso o malogro é provocado pelos concorrentes da estrada: uns porque não seguem pela sua mão, outros para quem toda ela não basta e a meio do caminho transitam deixando apenas uma nesga para passar; e mais ainda talvez avolumando a quantidade que querem passar à frente, sempre á frente tentando como obsessão ultrapassar tudo e todos pois os automóveis só andam devagar (para eles), quando estão em «rodagem». E é porque não os podem logo meter a 90 á hora!...

Há ainda os alcoólicos e uma também apreciável percentagem de motoristas, sobretudo a seguir às refeições, que nem sempre se encontra com a calma suficiente para conduzir. Este é um dos grandes males da viação automobilística, infelizmente frequente e lamentavelmente irremediável. Pode frisar-se que uma percentagem importante dos acidentes deve ter sua causa no estado anormal dos que lhe dão motivo.

Há uma tendência conhecida dos que se dão a libações em fazer correrias e desprezar o próximo, pois se orgulham em *ir na brasa* ou na *gasosa*, sem raciocionar nas consequências. Por isso mesmo um motorista porfissional com carta de «pesados» dizia há um tempo para quem o queria ouvir: *condutor que não aquece deixa esfriar o motor*. Afadininho, pois, era o aquecimento recíproco.

Anda-se pois, como soe dizer-se, com o *credo na boca* e quando se sae á estrada nunca se sabe o mal que nos espera e se a viagem logra um sucesso sem percalço. A panaceia do seguro pode indemnizar materialmente, mas em caso de desastre não há nada que evite os sofrimentos quando há

ferimentos, os transtornos de uma doença, as suas consequências — e tudo na regra de que «podia ainda ser pior, graças a Deus» se não se marcha deste Mundo inglória e estupidamente.

Ora isto que observa qualquer fabiano anónimo e humilde, sem categoria oficiosa ou posição no mando, não é desconhecido de outras tantas pessoas, ocupantes de carros frequentemente transitando pelas estradas portuguesas. Estou em citar ministros, comandantes de corporações, autoridades militares e civis. Evidentemente que correm os mesmos riscos e à sua afoiteza, à sua coragem, à sua intrepidez aqui rendo pressurosa homenagem! Mas recalcitro por não terem procurado meter na ordem — a «Ordem dos Malucos».

A qual é constituída pelos muitos motoristas sem calma nem respeito pelos semelhantes a pé, a cavalo, de bicicleta ou noutros veículos, pela sua atitude egoísta e descomposta desconsiderada e comunista.

Sim senhor — alguns são verdadeiros *comunistas de estrada*.

Ora sem contraste com as outras Ordens existentes no País, é preciso que esta não prolifere, pois se a deixarmos desenvolver a «Ordem dos Malucos» acaba por subverter tudo e todos.

E se não tenho razão, mandem-me para o Inferno.

João Moreira

(Do *Jornal do Comércio*)

## Deixou a mulher que só sabia comer...

TURIM, 24 — Erminio Marchetti, de 60 anos, foi chamado à polícia para explicar por que tinha abandonado a sua mulher, Teresa, de 56 anos, e teve o seguinte desabafo: «Ela comia, comia, comia... Durante todo o dia não fazia mais nada senão comer».

O casal tinha-se consorciado há duas semanas.

Lamentou-se: «Comeu a maior parte das minhas economias, na primeira semana, e quase me arruinou, no fim de 15 dias».

A mulher disse que exigiria legalmente uma pensão — «suficiente para satisfazer o meu saudável apetite». — R.

## Continuamos a protestar!

A Emissora Nacional continua a assediar-nos com deturpadas canções de Coimbra, aproveitando-se do nosso rico e vasto folclore para, à maneira de plágio, alterar as tão antigas e conhecidas letras e músicas que em tempos andaram, e andam hoje, ainda, embora raramente, no coração daqueles conimbricenses com mais de 50 anos...

A competência de qualquer *maestro* — Pombo ou Belo que seja... — não deve brigar com velhas canções cujos autores, conimbricenses, já se encontram na eternidade, mas que as legaram aos seus conterrâneos para serem cantadas e dançadas pelo povo, e não para, com alterações pouco airoas, serem ouvidas através da rádio.

Claro, a gente nova não faz grande reparo nestas coisas do Espírito...

Mas nós... — fazemos!

E protestamos!

(O *Despertar de Coimbra*)



## Citação de um português morto na Coreia

NOVA BEDFORD, 24. — Mediante recomendação do presidente Truman, foi condecorado postumamente com a «Medalha de Prata», pelos actos de heroísmo cometidos na Coreia, o soldado português Rui da Fonseca, filho da sr.<sup>a</sup> D. Maria Cândida Fonseca, residente em Pardilhó, concelho de Estarreja, e do sr. José Rodrigues da Fonseca, morador em Newark.

Rui da Fonseca, que nasceu em Pardilhó, alistou-se em 1950 e seguiu para a Coreia em Junho. Na ordem do Departamento do Exército lê-se a seguinte citação:

«O soldado Rui da Fonseca, do Exército dos Estados Unidos, membro da Companhia K, 23.<sup>a</sup>, Regimento de Infantaria, da Segunda Divisão, praticou actos de bravura em acção contra as forças inimigas em 13 e 14 de Setembro de 1950, nas proximidades de Yongson, Coreia. Na noite de 13 de Setembro de 1950, a sua companhia encontrava-se defendendo o terreno contra um terrível ataque lançado pelo inimigo, numericamente superior. A força do assalto, concentrou-se no flanco esquerdo, defendido pelo batalhão a que pertencia o soldado Fonseca. O inimigo rompeu as linhas americanas, e foram recebidas ordens para retirar. Foi então que o soldado Fonseca, manifestando completa indiferença pela defesa pessoal, continuou agarrado à sua metralhadora, a fim de cobrir a retirada dos seus camaradas. A despeito da terrível barragem de fogo do inimigo, conseguiu defender o terreno, causando pesadas perdas aos comunistas, com as repetidas rajadas da sua metralhadora. No dia 14, o heróico soldado foi morto em acção e, no dia seguinte, em frente da posição por ele defendida, foram contados 130 cadáveres de comunistas. O seu generoso sacrifício tornou possível a retirada da sua companhia, com um mínimo de baixas». — (ANI).

## Uma leoa na cozinha

PALM SPRINGS (Califórnia, 27 — Uma leoa esfomeada, fugiu da jaula, durante um baile num circo, e andou um quarto de hora pelo meio de estrelas cinematográficas e de muitas individualidades, até ser capturada, graças a um cornaca de elefante, a um fotógrafo e ao cantor Allan Jones.

Sonja Henie, William Powel e os directores cinematográficos Mervyn Le Roy e Harry Joe Brown assistiam à festa, oferecida no Ranch Club por Stewart Hopps, por motivo do aniversário de sua mulher.

— Quando o domador saía da jaula, depois do espectáculo — disse Hopps — a leoa esgueirou-se atrás dele e dirigiu-se para o deser. — Os automóveis que se encontravam estacionados em frente do circo desviaram a sua atenção e o bicho começou a saltar por cima deles, como se fosse uma gazela.

A leoa dirigiu-se depois para a cozinha. Foi aí que armados com cadeiras e agulhões, o cantor Allan Jones Renaldo Ferrari, de San Francisco, e o fotógrafo Earl Tiesen levaram a leoa de encontro a um canto da cozinha, onde os guardas conseguiram segurá-la com uma corda e levá-la para a jaula.

Mas o herói de todo o incidente foi o cornaca do elefante Rudolf Hernandez.

— «Hernandez raciocinou rapidamente» — disse Hopps. «Trouxe um dos seus elefantes para a entrada do circo e manteve os assistentes dentro e a leoa fora, onde poucos estragos podia fazer».

O proprietário do circo, John Ringling North, contratou imediatamente Hernandez. «São rapazes desta espécie que fazem a grandeza de um circo» — declarou. — (Reuter).

## O «rápido» Lisboa-Porto vai ser dotado com locomotivas eléctricas

No dia 27 de Outubro, a C. P. procedeu, no percurso de Campolide-Gaia-Campolide, à experiência duma das suas novas locomotivas eléctricas, recentemente adquiridas nos Estados Unidos e que se destinam aos comboios rápidos, especialmente aos que circulam entre Lisboa e Porto e vice-versa.

As experiências não podiam ter sido mais satisfatórias. Estas novas locomotivas, montadas com dispositivos próprios para as grandes velocidades, vão reduzir sensivelmente, como ficou previsto, o tempo gasto pelos actuais comboios rápidos, no percurso entre as duas maiores cidades do País.

Assim o «rápido» Lisboa-Porto, que já era considerado um dos melhores serviços ferroviários da Península, ficará consideravelmente melhorado

## Imprensa

## «JORNAL DO COMÉRCIO»

Com o número 29.648, de 12 de Outubro entrou no 99.<sup>o</sup> ano da publicação o *Jornal do Comércio*, o mais antigo diário do País.

Ao seu ilustre director, sr. Dinís Bordalo Pinheiro, bem como a todos os seus dedicados redactores, apresentamos por esse motivo as nossas cordiais felicitações.

## ESPECTACULOS

## CARTAZ DA SEMANA

## CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «Francis (o macho que fala) nas corridas».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Reposição de grandes filmes.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

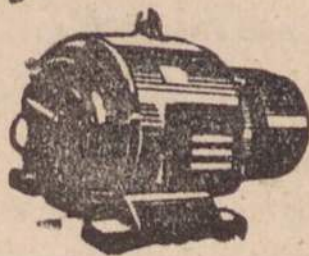
EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL 62177-62178  
AVENIDA 24 DE JULHO, 158 - LISBOA TELEF LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL  
É GARANTIA DE OBTER MATERIAL DE QUALIDADE  
SUPERIOR

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GÉRADORES



ENAE

Fábrica nacional







# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 192, II série, de 20 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos trabalhos referentes ao contrato da empreitada n.º 92, de construção de uma habitação para o chefe de secção de via e obras na estação de Viana do Castelo, de que é adjudicatário Arnaldo de Sousa, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 197, III série, de 25 de Agosto, publica o seguinte:

### Direcção dos Serviços de Exploração e Material

#### 3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 2, passageiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada a redacção do n.º 1 do artigo 11.º da referida tarifa, relativo às condições da utilização desta, e criado um novo número nesse artigo,

O «Diário do Governo», n.º 209, III série, de 8 de Setembro, publica o seguinte:

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

despacho desta Direcção-Geral de 31 de Agosto próximo findo, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acordo da Sociedade Estoril, do anexo n.º 1 à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França prevendo a venda, por algumas estações portuguesas, de bilhetes especiais com redução de preços em determinados percursos dos caminhos de ferro franceses.

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 desta Direcção-Geral de 31 de Agosto último, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é incluída a rubrica «Sêmeas» na relação das mercadorias constantes do aviso ao público B n.º 106, que estabelece o preço especial de \$40 por tonelada e quilómetro para o transporte de determinadas mercadorias destinadas às estações situadas ao sul de S. Marcos.

O «Diário do Governo», n.º 212, III série, de 12 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 7 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (Passageiros — Bilhetes para comboios tranvias), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a alterar o artigo 11.º da mesma tarifa, de molde a permitir aos passageiros portadores de bilhetes desta tarifa fazerem transportar cestos acondicionando flores naturais nos furgões ou vagões a esse fim destinados.

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 7 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, mediante o qual é alterado o serviço que prestam os apeadeiros de Carvalheira-Macedas, Cortegaça e Paramos, situados na linha do Norte.

O «Diário do Governo», n.º 224, III série, de 26 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do De-

# CEL

*Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da*

AGENTES EXCLUSIVOS:

**S O D I L**

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.da

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

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

PELA

**CEL**

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



creto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 20 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo, temporariamente, o preço especial de \$50 por cada tonelada e quilómetro às remessas de castanha comum sem preparo expedidas em grande velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 197, II série, de 25 de Agosto, publica o seguinte:

#### Secretaria-Geral

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, exonerar, a seu pedido, do cargo de vogal efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, via larga, para que havia sido reconduzido, nos termos da alínea f) e §§ 5.º e 6.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945, por portaria de 8 de Fevereiro do corrente ano, visada pelo Tribunal de Contas em 9 do mesmo mês e ano e publicada no «Diário do Governo» n.º 34, 2.ª série, de 12 também do referido mês, o engenheiro Francisco de Paula Leite Pinto.

O «Diário do Governo», n.º 199, II série, de 28 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que, nos termos da alínea f) e §§ 5.º e 6.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945, seja nomeado para o cargo de vogal efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, via larga, o administrador da mesma Companhia engenheiro D. Francisco Xavier Lobo de Almeida de Melo e Castro, que irá ocupar a vaga deixada pelo engenheiro Francisco de Paula Leite Pinto, levada a efeito por portaria desta data.

O «Diário do Governo», n.º 223, II série, de 25 de Setembro, publica o seguinte:

#### Secção de Via e Obras

##### 4.ª REPARTIÇÃO

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer n.º 2:176 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de ampliação e modificação do edifício de passageiros da estação de Barcelos, na linha férrea do Minho, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo na sua execução atender-se às determinações constantes do despacho de 1 do corrente mês, exarado no mesmo parecer.

O «Diário do Governo», n.º 235, II série, de 10 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer n.º 5 da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 330 metros quadrados, localizada entre os quilómetros 80,688 e 80,758 da linha férrea do Minho, nos termos do § 1.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 Santa Maria Maior, concelho e distrito de Viana do Castelo. Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-

telo, e confronta ao norte com a Rua de Gontim, ao sul com a Avenida de Luís de Camões, ao nascente com a Junta Autónoma de Estradas e ao poente com Belizardo Nunes Rodrigues e capitão Correia da Silva.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 180, I série, de 30 de Agosto publica o seguinte:

#### Portaria n.º 13:663

tro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20:260, de 31 de Agosto de 1931, incluir na classe VI da tabela anexa ao referido decreto a categoria de inspector comercial da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da província de Angola.

## Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.<sup>da</sup>

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 MATE-  
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

## Wiese & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

### Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA



# Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL  
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49  
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84  
P O R T O

## 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. ALCOBACA . . . . .	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 . . . . .	3.110 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

### REBOCADORES:

«AFRICA»,  
«FREIXO»,

«CINTRA»,  
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,  
«SOURE»,

### LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,  
«CAROCHA»,

«BOLHÃO»,

«MAQUELA»,

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 Portugal

### IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL  
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA