

2.º do 66.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1953

Número 1567

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



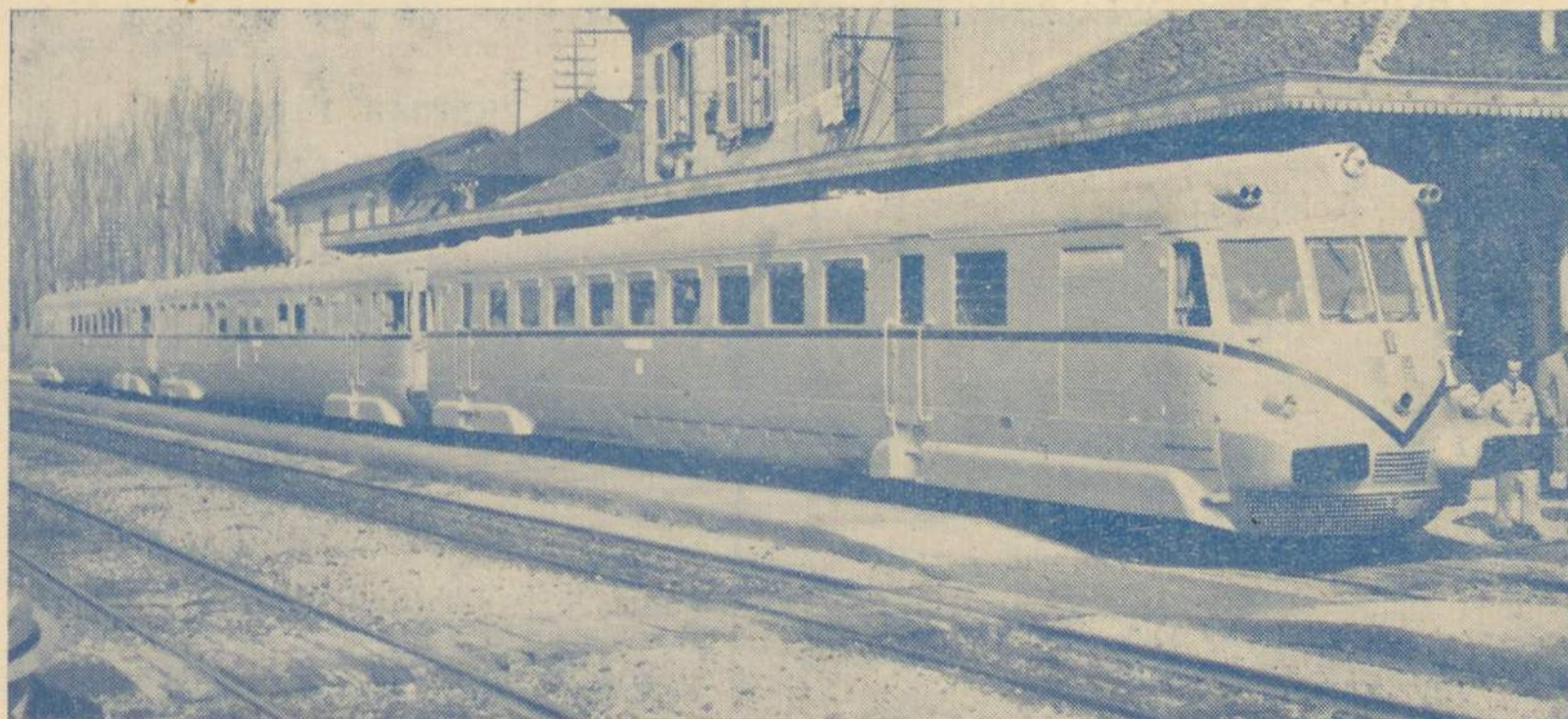
FIAT PORTUGUESA

S. A. R. L.

LISBOA—Avenida da Liberdade, 253

Telefone 41171/2

AUTOMÓVEIS * CAMINHÕES * ELECTROMOTORAS * VAGÕES
* LOCOMOTIVAS * AUTOMOTORAS * LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS * TROLLEYBUS * CARRUAGENS * LOCOMOTIVAS
A VAPOR * MATERIAL DE AVIAÇÃO



Um dos trens automotores, construídos nas fábricas de material ferroviário de Turim, que foram adquiridos recentemente pela C. P.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

1567

1 — ABRIL — 1953

ANO LXVI

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

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a 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
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Relações Ferroviárias Franco-Portuguesas e o novo horário do «Sud-Express», por GUERRA MAIO	51
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	54
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	55
Centenário do «Jornal do Comércio»	56
III Romagem de Antigos Combatentes à Flandres.	56
Recordação de Viagens: Dias de Julho por terras de Espanha, por BUSQUETS DE AGUILAR	57
O Congresso Internacional da Imprensa Técnica	59
Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro «Sempre Fixe»	59
Montepio Ferroviário	60
O navio da marinha mercante mais antigo do mundo	60
O que todos devem saber	60
Publicações recebidas	60
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS	61
Parte Oficial	63
Há 50 anos.	64

Relações Ferroviárias Franco- -Portuguesas e o novo horário do «Sud-Express»

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

O dia 17 de Maio próximo marcará um grande acontecimento nos anais dos caminhos de ferro franceses, principalmente na grande linha Paris-Hendaia, onde os comboios atingirão marchas jamais conhecidas, verdadeiros recordes de velocidade. O «Sud-Express», que partirá de Paris às 11,50, chegará a Irun às 18,50 ou sejam 818 quilómetros em 8 horas, ultrapassando, assim, a marcha comercial de 100 à hora e com o recorde mundial dum tão grande trajecto, apenas com duas paragens, em Bordéus e Baiona!

Os franceses estão, como se vê, a pôr de parte a *paragite*, pois até nas linhas secundárias têm estabelecido comboios rápidos e expressos, com crescentes velocidades e menor número de paragens. Ainda há dias um funcionário superior da S.N.C.F. me dizia que a melhor maneira de lutar com o automóvel particular, inimigo n.º 1 do caminho de ferro, era levar a velocidade dos comboios ao máximo e reduzir o número de paragens ao mínimo. Já afirmava André Brun, nas suas sorridentes filosofias, que o maior prazer do passageiro era o de atravessar, sem paragem, uma estação, com o cais cheio de gente.

Devo aqui dizer que a palavra *paragite* não é de invenção minha, mas dum amigo, que tendo a paixão da velocidade, tem horror à paragem. De resto elas são de molde a irritar mais o passageiro que a

pouca velocidade do comboio, a qual ele dificilmente sabe medir.

Uma outra inovação interessante do novo horário francês é a ligação que vai ter, em Irun, o rápido n.º 1 com o expresso n.º 2 da Renfe, a qual permitirá a viagem de Paris a Lisboa em menos de 40 horas e ao Porto, por Barca d'Alva, em 34 e alguns minutos. Tendo os nortenhos a vantagem de, como agora, utilizarem o «Sud-Express» entre Paris e Salamanca, o que reduz a viagem a 30 horas.

Tudo isto foi possível com a nova modalidade da revisão aduaneira na fronteira franco-espanhola, a qual será feita diante dos funcionários dos dois países, à ida de Paris, em Irun e, em sentido inverso, em Hendaia. Para esse efeito estão a fazer-se grandes obras de transformação nas duas estações, que devem estar concluídas em 17 de Maio. Nessa altura a revisão de passaportes será feita em trânsito, entre Baiona e Hendaia e entre Irun e Alsasua.

No sentido inverso, o «Sud-Express» partindo de Hendaia às 10,45 e chegando a Paris às 18,40, faz o percurso em 7 horas e 55 minutos, o que eleva a marcha comercial igualmente a mais de 100 quilómetros à hora e também com paragem apenas em Baiona e Bordéus, sendo esta tirada até Paris de 581 quilómetros, o que é digno não só de registo mas dos maiores louvo-

res. A viagem de Paris fica reduzida assim a 29 horas.

Em Bordéus haverá uma ligação imediata do «Sud-Express» para Vichy, onde se chegará às 23,23, o que não deixa de ser interessante para os portugueses que vão fazer a sua cura na grande estância termal francesa.

no dia seguinte às 23,30, terão praticamente uma tarde em Bordéus e quase todo o dia seguinte, para tratarem da sua vida, com dois dias de ausência de Paris, e uma noite apenas de hotel. De Bordéus a Paris, pode a mesma fórmula ser aproveitada e com mais algumas horas. Por outras palavras: com estas facilidades o passageiro

**Horário dos Comboios Rápidos e Expressos entre Paris e Hendaia
a partir de 17 Maio de 1953**

	1	5	3	7	31	33	27
PARIS — Austerlitz. Part.	8,00	11,50	12,00	18,00	21,15	22,20	22,35
Bordeus cheg.	14,10	17,00	18,50	23,25	3,38	7,06	6,10
	part.	17,04	19,20	—	3,53	7,48	6,35
Hendaia cheg.	17,46	19,41	22,54	—	7,31	12,15	10,10
	part.	19,46	—	—	8,06	12,30	—
IRUN cheg.	18,00	19,50	—	—	8,10	12,34	—

	8	4	6	2	34	28	32
HENDAIA Part.	—	7,00	10,45	13,40	16,42	19,35	22,30
Bordeus cheg.	—	11 12	13,18	17,01	21,00	23,17	1,58
	part.	11,35	13,23	17,15	21,35	23,50	2,08
PARIS — Austerlitz. cheg.	13,30	18,35	18,40	23,30	6,50	7,30	8,50

Serviço entre Paris e Bruxelas a partir da mesma data

PARIS — Norte Part.	8,00	11,20	14,10	15,00	18,55	23,10
BRUXELAS cheg.	12,05	11,46	18,11	19,05	22,10	6,01

BRUXELAS Part.	8,00	11,00	13,40	14,00	18,40	0,15
PARIS — Norte cheg.	12,10	14,31	17,39	18,06	22,51	6,31

Desde longa data que a S.N.C.F. desejava permitir a viagem de Paris a Bordéus e em sentido inverso, com regresso no mesmo dia, o que se conseguiu depois da última guerra, e cujo tempo de demora na capital bordalesa foi agora alargado, graças à antecipação da partida de Paris do rápido n.º 1 e do seu aceleração. Desta maneira os passageiros terão em Bordéus 3 horas e 5 minutos para darem umas voltas e inversamente em Paris 4 horas e 25. Poucos serão os passageiros que utilizarão, porém, esta faculdade, mas aqueles que partirem de Paris às 8 horas e regressarem

deixará o automóvel em casa, fará maior número de viagens em caminho de ferro e o que poupar na gasolina e no hotel, gastá-lo-á no caminho de ferro. E digo gasolina, por que, em regra, quem compra um automóvel, atira simbolicamente o dinheiro que lhe custou pela janela fora e depois só olha ao custo do carburante, não se importando com os óleos, os pneus gastos e a amortização.

A Espanha está neste momento a melhorar a sua linha Irun-Madrid e a de Medina a Fuentes de Oñoro e por isso é de esperar que, no próximo ano, ganhe duas

a três horas no trajecto Irun-Vilar Formoso, reduzindo-se assim a viagem de Lisboa a Paris a 26 ou 27 horas.

Os trabalhos em curso são a renovação da via, em grande parte já realizada entre S. Sebastião e Alsasua e nas proximidades de Valladolid, assim como de Salamanca a Fuentes de Oñoro, desvio de Tejares e renovação de Cidade Rodrigo à fronteira. Tudo isto permitirá o emprego de máquinas mais pesadas e, por esse facto, de maior velocidade. Também estão proseguindo os trabalhos da segunda via entre Miranda do Ebro e Alsasua, 79 quilómetros, únicos que faltam entre Madrid e Irun.

Como se verá pelos quadros juntos, será possível a ligação do «Sud-Express» de e para Bruxelas e Anvers, através de Paris, bastando para isso modificar, ligeiramente, num futuro horário, as marchas em França e na Bélgica.

O «Sud-Express», com o novo horário, deixa de parar em La Negresse, perdendo assim a ligação com Biarritz. Projecta-se, porém, fazer um serviço de auto-carros da grande praia basca para Baiona, velho desejo dos caminhos de ferro franceses, com o que, embora pareça o contrário, os passageiros só têm a ganhar, pois podem aqueles veículos parar em vários sítios de Biarritz, mesmo junto de alguns hotéis e o passageiro poupa dessa maneira o taxi e não tem que ir à estação, cujo acesso não é nada cómodo.

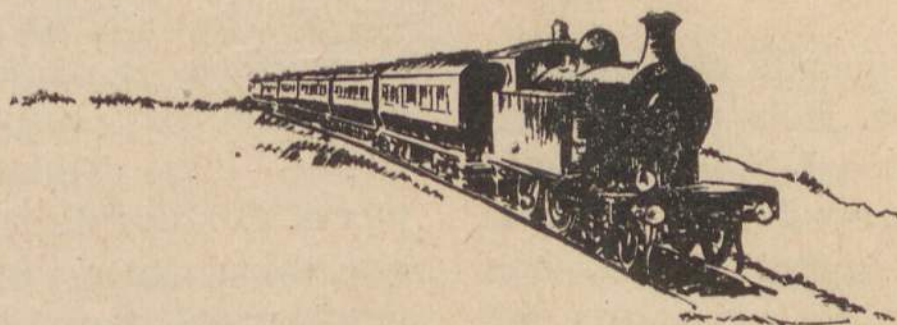
Todos os comboios entre Paris e Bruxelas têm agora carruagens das três classes

e igualmente entre Paris e Hendaia, a não ser o *Train Drapeau*, N.ºs 7 e 8, e o «Sud-Express», N.ºs 5 e 6, que só têm 1.ª e 2.ª classes, tendo estes ainda um salão Pullman de 1.ª classe.

A propósito, devo dizer que tendo anunciado a um alto funcionário dos caminhos de ferro franceses a decisão que a C. P. havia tomado em diminuir consideravelmente o preço dos bilhetes de 1.ª classe, os quais ficaram ligeiramente superiores aos de 2.ª, não só louvou a iniciativa mas considerou que era esse o caminho a seguir em toda a Europa; reduzir periodicamente as classes a duas, sendo o preço da superior, não o dobro da 3.ª mas apenas uns 50%, como agora se fez em Portugal.

É com verdadeiro desvanecimento que cito esta opinião duma pessoa categorizada; não sendo felizmente a primeira vez que ouço palavras, que, sendo justas, nem sempre são proferidas com sinceridade. Umas dessas apreciações felizes foi a do Sr. Lemaire, então director geral dos caminhos de ferro franceses, que, fazendo uma conferência no Instituto Superior Técnico e diante das nossas elites ferroviárias, disse que Lisboa era uma das mais belas capitais da Europa e que em matéria de urbanismo os portugueses nada tinham que aprender no estrangeiro, mas que de lá é que se podia vir aprender a Portugal.

Bem hajam todos que fazem justiça à nossa terra, o que até há pouco era coisa rara.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Augusto de Castro

O eminente escritor e jornalista, sr. dr. Augusto de Castro, recebeu em Coimbra, a mais poética cidade portuguesa, uma das mais altas e mais comoventes homenagens da sua vida, aliás coroada de grandes êxitos, não só na sua qualidade de escritor mas, também, na de diplomata.

Foi em Coimbra que o seu talento se revelou e que a sua cultura se iniciou como expressão de vida e de beleza. O artista e o poeta, coexistentes na sua personalidade tão rica, não aceitariam nem compreenderiam outra cultura que não fosse verdadeiramente viva e humana. Na peça de despedida dos quintanistas, que teve a colaboração de João Lúcio — quando se prestará a este grande poeta, prematuramente falecido, a devida justiça? — o dr. Augusto Castro fez adivinhar, com exuberância, as suas qualidades de homem de teatro que, pouco depois, se afirmaria como um dos mais notáveis comediógrafos da sua época. E a época em que o eminente director do *Diário de Notícias* iniciou a sua carreira literária foi a mais opulenta do teatro português. Com efeito, os consagrados de então, os Mestres ao lado dos quais Augusto de Castro se colocou logo, sem favor, ele e Júlio Dantas e, ainda, Ramada Curto, eram D. João da Câmara, Marcelino Mesquita, Eduardo Schwalbach Lucci e tantos outros.

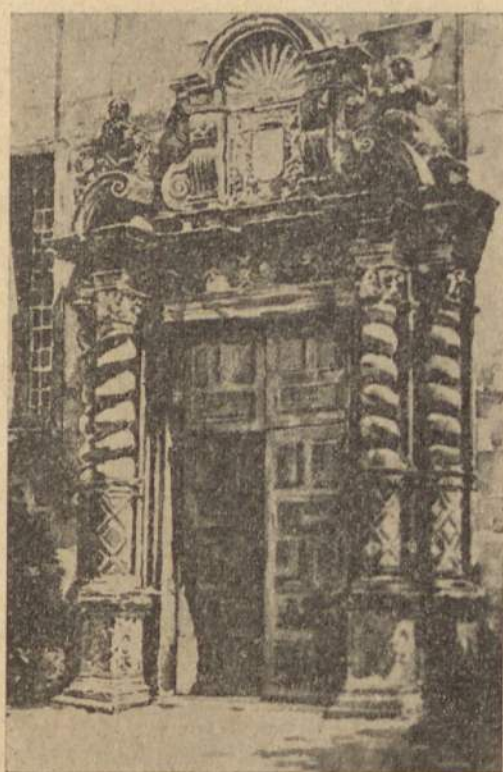
Dramaturgo, novelista e jornalista, Augusto de Castro é um dos mestres da prosa moderna. Como jornalista, há que admirar nele, quando, pela primeira vez, tomou conta do *Diário de Notícias*, o criador de uma nova expressão jornalística. A seu lado, fizeram-se alguns dos mais notáveis profissionais da Imprensa dos nossos dias. Deve-se-lhe, entre outros casos, a revelação e a consagração de Norberto de Araújo, como grande repórter.

O Mestre do jornalismo moderno continua em plena forma. A sua pena maravilhosa parece que se enriquece e se remoja de dia para dia. Os homens de talento nunca envelhecem.

Reunião de Médicos

Lisboa continua a ser a grande capital europeia de Congressos e reuniões. Mais uma reunião acaba de efectuar-se — não já em Lisboa, desta vez, mas no Estoril, que, de quando em quando, assume a alta dignidade de capital... de Lisboa. A reunião a que nos referimos foi promovida pela Associação Médica Mundial. Portugal deixou de ser um país desconhecido, para se tornar um país onde as grandes figuras internacionais procuram conhecer-se.

Os nossos aguarelistas



AVEIRO — Igreja de S. Domingos, por João Marques

Na Sociedade Nacional de Belas Artes

A distinta pintora, sr.^a D. Maria Emília de Barbosa Viana, discípula do grande mestre Frederico Ayres, há longo tempo domiciliado em Lourenço Marques, realizou na Sociedade Nacional de Belas Artes uma notável exposição. E', sem dúvida, a melhor de quantas tem promovido. Os quadros pintados em Lisboa e nas margens do Vouga são maravilhosos de expressão poética. Nunca, como agora, Maria Emília de Barbosa Viana sentiu e compreendeu tanto a paisagem portuguesa.

O espírito dos grandes escritores

Voltaire, que foi o francês mais espirituoso e o escritor mais admirado da Europa, do seu tempo, — quem, em Portugal, não conhece os seus admiráveis contos — *Cândido*, o *Ingénio* e *Zadig*? — era um homem acessível a toda a gente, excepto à «multidão irritante dos caçadores de celebridades». Um dia, pretendeu visitá-lo um inglês. «Diga-lhe — disse Voltaire ao criado — que estou à morte. O nosso inglês persistiu, todavia. «Diga-lhe que estou morto,» tornou Voltaire. Mas o impertinente visitante queria render as últimas homenagens ao cadáver. Irritadíssimo, Voltaire despachou assim o criado: «Diga-lhe que já fui enterrado e entregue ao diabo. Se ainda assim quiser ver-me, que vá para o Inferno.»

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Já não há dúvidas: Pompeia, como se supunha por escassos documentos, foi submersa pelas cinzas num dia de campanha eleitoral.

Encontraram-se há pouco chapas eleitorais que nos instruem sobre os processos empregados pelos candidatos naquela época. As mulheres faziam o papel de agentes eleitorais.

(do semanário *Amenartissia* — Atenas)

Nas experiências realizadas ultimamente no laboratório do alemão Blemberg, que há quarenta anos vive em S. Francisco da Califórnia, o «raio da morte» matou em oito minutos uma serpente, em quatro um coelho, e não precisou de mais de meio minuto para carbonizar um insecto.

(do *The Listener* — Londres)

No ano de 1500 havia no mundo apenas um milhão de Judeus, o que não os impediu de chegar a cerca de 16 milhões, quatrocentos e cinquenta anos mais tarde.

(do diário *At Istiklal* — Bagdad)

Herman Bruce, agricultor de Filadelfia, observou pacientemente numerosas formigas que percorriam em ambos os sentidos a extensão dum longo arame entre a parede e um pessegueiro. Envolveu cuidadosamente o arame com papel mata-moscas e esperou o resultado durante dois dias. Ao terceiro, as formigas tinham coberto a superfície pegajosa do papel com pequenos fragmentos de folhas, e a procriação de ida e volta recomeçou.

(da revista *Bolivar* — La Paz)

Gustavo Tchig, de Viena, registou patente dum telefone que depois de se ter marcado o número pode colocar-se o auscultador no seu lugar: se a linha não está impedida «chama» até conseguir a ligação sem necessidade que a pessoa que deseja falar marque várias vezes.

(do semanário *Cordées* — Paris)

A televisão funciona já para fins puramente comerciais. Os possuidores de aparelhos de televisão «percorrem» sem sair de casa os estabelecimentos e encomendam telefonicamente os artigos que desejam adquirir.

(da revista *Pick* — Nova Iorque)

Um reporter perspicaz apurou que cada visita feminina à fábrica de tintas de Basileia, representa um prejuízo de oitocentos francos, pelo simples facto de que os operários quando pressentem a presença duma jovem ficam de tal maneira que fazem tudo às avessas.

(do semanário humorístico *Der Lestige Blater*)

Na conferência que o dr. Puls realizou no «Círculo Científico» afirmou que o universo na sua origem estava concentrado num único átomo que se desintegrou engendrando os mundos e esta «explosão» dura há alguns triliões de anos-luz. Temos perante nós os restos dum inimaginável incêndio de que somente notamos a cinza e o fumo. O universo é semelhante a um gigantesco balão de borracha, tem quatro dimensões e o seu diâmetro é de 6 triliões de anos-luz.

(do semanário *XX. Siècle* — Paris)

As autoridades americanas ordenaram a expulsão da senhora Norah Lee que vive há anos em Bedford, considerando que em virtude de residir na América há longo tempo se poderia naturalizar americana, e que o seu peso de 85 quilos, quando, segundo a tabela organizada pelos departamentos de Washington, o peso médio duma pessoa normal com a idade daquela senhora austríaca, é de 56 quilos. . .

(do diário *El Nacional* — México)

Segundo experiências de Artur Caballero, professor de botânica na Universidade de Barcelona, as larvas de mosquitos morrem nos países onde cresce a herva «charafética», descoberta de grande importância, pois o cultivo de tal planta extinguirá o impaludismo.

(da revista *Alfar* — Irun)

Em Oklahoma City existe uma escola cujos alunos têm setenta anos. Indivíduos mais novos não são admitidos. O aluno mais velho tem 112 anos.

(do semanário *Inter* — Paris)

Recentes rádiosondagens levadas a cabo pelo dr. Fasher, de Copenhague, puseram em relevo características mais nitidamente polares da estratofera no hemisfério austral que no boreal. Explica-se assim a profunda diferença que existe na distribuição dos mares e dos continentes.

(da revista cultural *Renaissances* — Paris)

Antes da guerra havia nos Estados Unidos cerca de 14 milhões de negros, quase dez por cento da população. Os negros multiplicam-se com mais rapidez do que os brancos. A fortuna dos negros nos Estados Unidos atinge seis bilhões de dólares.

(da revista *Américas and the Asia* — Nova Iorque)

Um pintor de Bagdad acaba de criar um quadro original: uma paisagem de Diarbekur feita aparentemente em mosaico mas unicamente com selos de correio!

(de *Le Journal d'Egipte* — Cairo)

CENTENÁRIO DO «JORNAL DO COMÉRCIO»

Estão constituídas as comissões de Honra e Executiva de homenagem ao mais antigo diário do País.

Para comemorar o primeiro centenário da fundação do *Jornal do Comércio*, que decorre a 17 de Outubro deste ano, foi constituída a Comissão de Honra, presidida pela *Revista Militar*, publicação igualmente centenária e que nessa Comissão é representada pelo seu presidente da Assembleia Geral, sr. general Raúl Esteves.

Da Comissão de Honra fazem parte, além daquela publicação: *Diário de Notícias*, representado pelo sr. Dr. Augusto de Castro; *O Século*, pelo sr. João Pereira da Rosa; *A Voz*, pelo sr. Pedro Correia Marques; *Diário da Manhã*, pelo sr. Dr. Manuel Múrias; *Novidades*, pelo sr. Dr. Avelino Gonçalves; *Diário de Lisboa*, pelo sr. Dr. Joaquim Manso; *República*, pelo sr. Professor Carvalho Duarte; *Diário Popular*, pelo sr. Luís

Forjaz Trigueiros; *O Comércio do Porto*, pelo sr. F. Seara Cardoso; *Jornal de Notícias*, pelo sr. M. Pacheco de Miranda; *O Primeiro de Janeiro*, pelo sr. Manuel Pinto de Azevedo; *Diário dos Açores*, pelo sr. Dr. Carlos Carreiro; Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, Grémio da Imprensa Diária, Sindicato Nacional dos Jornalistas e Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa e Caixa de Reforma dos Jornalistas.

A Comissão Executiva ficou constituída pelos srs. Coronel Pereira Coelho, Dr. Guilherme Pereira da Rosa, Dr. Norberto Lopes, respectivamente subdirectores do *Diário de Notícias*, *O Século*, *Diário de Lisboa* e Carlos d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

III ROMAGEM DE ANTIGOS COMBATENTES À FLANDRES

Por motivos de força maior absolutamente atendeíveis, a Comissão de Antigos Combatentes que, no Norte da França, organiza as cerimónias anuais comemorativas do esforço militar de Portugal na frente europeia de 1914-18, viu-se forçada a adiar para 17 de Maio aquelas cerimónias em Lacouture, que estavam previstas para 26 de Abril.

Nestas circunstâncias, a Comissão Organizadora da Romagem resolveu alterar o itinerário que tinha projectado, adoptando o seguinte: Maio, 8 — Partida de Lisboa no «Sud»; 9, à noite — Chegada a Paris; 10, de manhã — Partida para Bruxelas, visita à Exposição Internacional de Bruxelas (último dia); 11 — Bruxelas, homenagem ao Soldado Desconhecido Belga, visitas oficiais; 12 — Antuérpia, visita às campas dos Antigos Combatentes Portu-

gueses, no cemitério local, homenagem no monumento do Rei Alberto; 13 — Gand, homenagem aos Antigos Combatentes Portugueses mortos na Bélgica, perante a placa comemorativa colocada na Universidade, visitas oficiais; 14 — Arras, recepções das autoridades e dos Antigos Combatentes Franceses; 15 — Visita ao antigo sector português; 16 — Excursão a Vimy, visita às trincheiras e monumento canadiano; 17 — Lacouture, cerimónias comemorativas, visitas aos cemitérios; 18 — Partida de Arras para Paris-Lisboa.

Em face deste novo itinerário, os romeiros já inscritos devem comunicar, sem demora, ao Secretário da Comissão, se mantêm ou não as suas inscrições.

CONTAS DA ROMAGEM REFERENTES AO ANO DE 1952

RECEITA		DESPESA	
51 Inscrições a 1.800\$00 cada	91.800\$00	51 Bilhetes de Caminhos de Ferro	83.945\$90
Oferta da <i>Gazeta dos Caminhos de Ferro</i>	1.000\$50	Custo compra de F. f. 90.526,75 ao cambio de \$077	6.970\$60
	92.800\$50	Pagamento de várias despesas	1.884\$00
			92.800\$50

Todos estes documentos podem ser vistos no escritório do secretário, Rua da Horta Seca, 7-1.º - Lisboa

RECORDAÇÃO DE VIAGENSDias de Julho por terras de Espanha

P o r B U S Q U E T S D E A G U I L A R

XLV

SEM dúvida que um dos maiores prazeres da vida, pelo que possui ao mesmo tempo de educativo e de recreativo, é viajar, sendo sempre com alegria e satisfação que atravesso a fronteira, onde a maldade humana, nas suas formas tristes, põe dificuldades para visitar países estrangeiros, e ter depois a imensa satisfação de regressar a Portugal, podendo assim efectuar comparações, muitas vezes vantajosas para nós.

O desejo de conhecer Ávila e de voltar a ver lugares já anteriormente visitados, determinaram, em fins de Julho de 1951, a necessidade de ausentar-me da linda praia minhota onde passo a época de verão e empreender viagem na carruagem directa de Lisboa à Corunha. Feliz inovação de 1950, a carruagem directa tem visto anualmente aumentar o número dos seus passageiros, servindo não só aqueles que se dirigem de Lisboa, e das estações intermédias até Valença, para a Galiza, mas também os passageiros que seguem para o Minho, sendo inadmissível que circule apenas durante o período da hora de Verão, reduzindo-se ao percurso Porto-Corunha desde Outubro a Abril, quando, se não era possível mantê-la da forma estabelecida durante o Verão, o processo seria a existência duma carruagem directa Lisboa-Monção.

Inexplicavelmente, talvez devido à rotina e recordação da época áurea ferroviária, os caminhos de ferro ainda não se compenetraram de duas verdades fundamentais: que os serviços ferroviários hão-de continuar na sua missão durante séculos, e que têm de se adaptar cada vez mais às necessidades e aspirações do público em concorrência com meios de transporte rodoviários e aéreos.

Creio que coisa alguma agravava as despesas de exploração e acabava com essa barreira absurda de Campanhã, como se ainda se estivesse anteriormente a 1927 em que a Companhia Portuguesa não explorava as linhas férreas do Minho e Douro, a manutenção anual dos rápidos de carruagens mixtas de 1.ª e 2.ª classe de Lisboa a Monção, de Lisboa à Barca de Alva e vice-versa, dando assim

comodidade aos passageiros, atraindo-os e mostrando que os serviços ferroviários estão ao serviço do público como se encontra definido na própria concessão. Ora o passageiro aborrece-se em ter de mudar de comboio numa estação, quando sabe perfeitamente que a carruagem em que ia se podia atrelar à composição que o espera, pois irrita e fastidia ter de pegar nas bagagens e, vergado pelo peso, transportá-las, muitas vezes com mau tempo, a outro comboio, sempre na dúvida de encontrar lugar ou então pagar a um moço, gastando assim dinheiro que podia ser empregado mais útilmente e até há poucos anos sujeitar a impertinentes discussões, pois trata-se duma classe de indivíduos essencialmente exploradora na sua maioria em que hipòcriticamente não queriam fazer preço para não ficarem satisfeitos com o que se lhes dava. Hoje, felizmente a fixação dos preços acabou com a anarquia existente, porém, deviam apresentar nas blusas uns pequenos letreiros com a indicação dos preços por volume à semelhança do que se pratica em Itália, visto ser de admitir, que, dada a falta de fiscalização, bastantes abusos se pratiquem com pessoas pouco conhecedoras dos serviços ferroviários.

Agrava ainda os inconvenientes indicados o facto do trasbordo poder dar-se de noite, com mau tempo, em estações em que as coberturas de protecção estão ainda da época das composições pouco extensas de carruagens antigas, pelo que os comboios ficam na maior parte em céu aberto, com prejuízo dos passageiros, e também do pessoal que tem de realizar os serviços mais pesados e mais rápidos ao sol, à chuva, ou ao vento. Afinal que inconveniente haverá nas carruagens - directas anuais? Ignora-se, só tendo vantagens.

Tratei dos rápidos, mas convém não esquecer que há os correios que dão ligação em Campanhã a outros comboios, pelo que só seria inteligente a circulação de carruagens directas entre Lisboa-Monção, Lisboa-Barca de Alva, e vice-versa, das três classes, sendo uma mixta de 1.ª e 2.ª classes, e uma

de 3.^a classe, facilitando as viagens aos passageiros menos abastados que constituem a maioria nas linhas férreas do Minho e do Douro.

Entusiasta e fiel usuário do caminho de ferro, servi-me da carruagem directa para deslocar-me a Vigo, devendo afirmar que o seu serviço é perfeito na época de verão, e, quase sempre, circula cheia de passageiros.

O tempo estava quente, como aconteceria em toda a viagem, quando, nessa tarde de Julho, entrei na carruagem directa, para seguir contemplando a estonteante e feérica paisagem das margens do rio Minho, que, no dizer de Barreiro ⁽¹⁾ são laço fraterno que une e não fronteira que separe. A linha de Valença a Vigo foi descrita por Mendonça e Costa ⁽²⁾, nada havendo a acrescentar em cinquenta e três anos de distância, senão que se observa em todo o serviço ferroviário uma ânsia renovadora digna de aplauso e de colaboração. Honestamente o reconhecem os próprios espanhóis, afirmando que encontrando-se ⁽³⁾ o organismo ferroviário em condições de desgaste e atraso de vários lustros na sua renovação e conservação normais, podem-se imaginar quantas dificuldades se acumularam, até que só como resultado de uma actividade incansável e à custa de múltiplos esforços tem sido possível que aquelas dificuldades fossem superadas.

A via férrea de Tui a Vigo entronca, a três quilómetros, em Guilharei, com a linha de Madrid a Vigo, pelo que foi um lamentável erro de visão dos autores do projecto em não terem feito passar o caminho de ferro por Tui, antiga e histórica cidade, que assim ficou afastada do grande trânsito, para apenas ser servida por escassos comboios do ramal e por péssimas camionetas de Guilharei e de Vigo.

Passado um dos maiores túneis espanhóis e o viaduto de Redondela, encontra-se nessa estação, à direita, a linha para Santiago de Compostela e Corunha, ao mesmo tempo que se começa a avistar o panorama deslumbrante e suave da ria azul e calma. O atraso inevitável deu-se em cerca de 45^m ao chegar a Vigo, onde procurei alojamento, que, nalguns casos, não é bom, necessitando de renovação certos hotéis pelo seu aspecto velho e desleixado.

Todo o viajante que se dirija à Galiza, deve ter sempre junto de si o magnífico, erudito e literariamente impecável Guia da Galiza ⁽⁴⁾, da autoria do Senhor Prof. Doutor Otero Pedrayo, ilustre

catedrático da Faculdade de Letras da Universidade de Santiago, que nos dá duma forma clara e precisa uma noção exacta acerca da Galiza. Quer o seu eminente autor, quer a obra, são já do meu conhecimento de há anos, pelo que se trata de um livro que me acompanha sempre nas minhas viagens galegas.

Vigo parece, por vezes, pelos portugueses que frequentam as ruas e, especialmente, pelos estabelecimentos comerciais, pelos automóveis estacionados com numeração portuguesa, mais uma cidade lusitana do que espanhola. Grande parte do seu comércio vive e desenvolve-se graças a esse desejo imoderado de compra característico dos viajantes portugueses, que os leva nalgumas ocasiões a enganos prejudiciais, aceitando por bom o que é apenas exteriorização.

O desenvolvimento de Vigo é imenso, quer na direcção de Chapela como na de Sovadores e Bouças com ruas de movimento intensíssimo e estabelecimentos comerciais não inferiores aos de Madrid. As construções novas cobrem lugares de antigos campos de milho, e avenidas abertas há poucos anos mostram o progresso cada vez maior da vida espanhola, de modo a retomar o seu antigo ritmo.

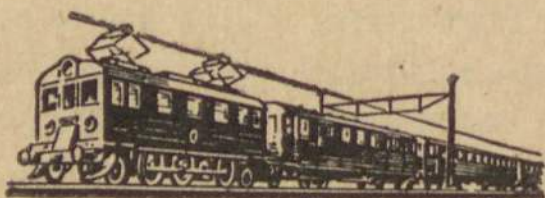
Tendo visitado entre outros lugares Chapela, tomei na manhã de 25 de Julho, dia santo por ser consagrado a Santiago, que é o patrono de Espanha, o eléctrico relativamente cómodo que liga Vigo a Baiona, podendo assim observar o deslumbrante e inesquecível panorama da ria que a pinha circunda durante cerca de uma hora, passando por moradias pitorescas de estilo galego, campos de milho dourado e pinhais de verde escuro. É sem dúvida o melhor passeio que se pode fazer desde Vigo, sendo Baiona não só uma interessante praia, mas uma povoação de importante passado histórico que Ramos Gonzalez se encarregou de o ensinar num apreciável livro. De Baiona parte até à Guarda e Camposancos uma estrada, que, num percurso de 30 Km., se efectua à beira mar com atraente pitoresco.

(1) A. Barreiro, La Ruta de La Casa de Savoya, Madrid 1947, pág. 316.

(2) «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 290 de 16 de Janeiro de 1900, pág. 21 a 22.

(3) «Ferrocarriles y Tranvias», vol. 18, n.º 198, de Fevereiro de 1951, pág. 42.

(4) Senhor Prof. Doutor Ramon Otero Pedrayo, Guia de Galicia, 2.^a edição, Santiago de Compostela 1945.



O Congresso Internacional da Imprensa Técnica

realiza-se em Bruxelas, no próximo mês de Maio

Como temos vindo anunciando, realiza-se em Bruxelas, com início no dia 10 de Maio próximo, o Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Periódica, promovido pela Federação Internacional da mesma Imprensa, e na qual a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi a primeira revista técnica portuguesa a inscrever-se.

O Congresso reunirá representantes de numerosas publicações, editadas em diversos países, encarregando-se uma Comissão de Recepção de indicar hotéis, alojamentos e de proporcionar aos congressistas passeios e visitas de interesse cultural.

Para os congressistas foi organizado o seguinte interessante programa de trabalhos, visitas e festas:

Domingo, 10 de Maio — Visita à Feira Internacional de Bruxelas, onde os congressistas serão recebidos pelos dirigentes da Feira.

Dia 11 — Recepção dos Congressistas na Casa da Ordem de Leopoldo, rua da Ciência, 27, em Bruxelas, às 15 horas. Às 16 horas reunião da Comissão Executiva. Às 19, jantar. O Conselho receberá os membros da Comissão Executiva, bem como os Chefes da Delegação. Às 21 horas, espectáculo na «Ancienne Belgique» (Music-Hall), Rue des Pierres.

Dia 12 — Às 10 horas, abertura solene do Congresso no Palácio Provincial—Rue du Lombard, pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros. Às 15, visita à Exposição da Imprensa Periódica Belga. Das 16 às 18 horas, sessões das Comissões. Às 21 horas, recepção na Câmara Municipal de Bruxelas e em seguida visita à I. N. R. (Rádio-Difusion Belge).

Dia 13 — Das 10 às 12: Sessões das Comissões. Às 14,30 partida para Anvers (Antuérpia). Recepção pelas Autoridades Comunaes e visita ao porto fluvial.

Dia 14 (Quinta-feira de Ascensão) — Suspensão do Congresso. Excursão-surpresa para todos os Congressistas: Gand, Bruges, La Zoute Knokke e Ostende — Recepção pelas autoridades em cada uma destas localidades e Jantar.

Dia 15 — Das 10 às 12, sessões das Comissões.

Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro «Sempre Fixe»

EXPEDICIONÁRIO À FRANÇA EM 1917

Em comemoração do 34.º aniversário do seu regresso a Portugal, realiza-se na Colónia de Férias da F. N. A. T. (Costa da Caparica), no domingo 24 de Maio próximo, sob a presidência do seu antigo Comandante, General Raúl Esteves, a reunião anual dos antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário à França em 1917.

Os combatentes reúnem-se no Largo de Cacilhas, de onde partem pelas 11,15 em autocarros.

Após a chegada à Caparica, cerca das 12,00, celebrar-se-á missa na capela privativa da F. N. A. T., por alma de todos os companheiros do «Sempre Fixe», falecidos.

Pelas 13,15 realiza-se o grande banquete de confraternização, a que devem assistir mais de 300 antigos combatentes.

A festa será abrilhantada pela Orquestra Artística da F. N. A. T.

Às 15, Reunião plenária presidida pelo Ministro da Instrução Pública. Apresentação dos Relatórios. Discussão. Eleição do novo Presidente federal e da nova Comissão Executiva. Fixação da data do Novo Congresso e Designação do Presidente do XXII Congresso Internacional. Encerramento oficial do Congresso. Às 20 horas, Banquete oficial presidido pelo Primeiro Ministro (traje de rigor).

Dia 16 — Excursão a Liège. Chegada dos Congressistas, pelas 10 horas. Visita, em três grupos distintos, às Fábricas Cockerill, Ougree-Marihaye e às Cristalleries du Val Saint Lambert. Às 12,30 recepção no Palácio de Festas da cidade de Liège. Almoço. Às 15 horas, recepção pelo Governador da Província de Liège e visita ao Palácio dos Príncipes-Evêques. Às 16,30 *Garden Party* oferecido pelo Burgomestre de Liège nos jardins da Academia de Belas-Artes. Às 18 horas, regresso a Bruxelas.

Os jornalistas que pretenderem visitar a Bélgica, em representação das suas respectivas publicações, por ocasião do próximo Congresso da Imprensa, podem dirigir-se ao Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que lhes fornecerá todas as informações de que careçam.

Montepio Ferroviário

Foram eleitos os novos corpos gerentes para o exercício de 1953

Recebemos o Relatório e Contas da Direcção da gerência do ano de 1952 e parecer do Conselho Fiscal do Montepio Ferroviário, associação de socorros mútuos do pessoal empregado nos Caminhos de Ferro e de suas famílias, fundada em 1910.

No ano de 1952 o Montepio Ferroviário pagou 156.882\$00 de subsídios, ficando em organização alguns processos de sócios falecidos, os quais serão pagos no próximo ano.

Os corpos gerentes para o exercício de 1953, eleitos na Assembleia Geral Ordinária, reunida no dia 24 de Março, são constituídos pelos seguintes senhores:

Direcção — Joaquim Rodrigues Grácio Simplício, presidente; José da Costa Aires, secretário; Manuel Caetano, tesoureiro; Pelágio José Ramos e Joaquim José Simões, vogais.

Assembleia Geral — Efectivos: Alfredo Júlio dos Santos, presidente; João Rodrigues Beleza, 1.º secretário; Jorge Dias Pereira, 2.º secretário. Suplentes: Manuel Vargas Pinto, Amadeu da Silva e Henrique Enes Mesquita.

O navio da marinha mercante mais antigo do mundo

No *Journal de la Marine Marchande*, de Paris, lê-se a notícia de que está ainda em serviço um dos mais antigos navios da «Cunard», o «Parthia», que presentemente está a trabalhar por conta de Alaska Steamship & C.º, sob o nome de «Victória». Este navio conta hoje, nada mais nada menos de que 82 anos.

Com efeito, o «Parthia» fez a sua primeira viagem em 1870, navegando sob o pavilhão da «Cunard Line» até 1885. Foi então vendido e remodelado, tendo sido dotado de novas máquinas, as quais têm demonstrado ser de óptima qualidade, uma vez que, após 67 anos de uso, ainda permitem sustentar a velocidade de 12 nós.

Deve este navio poder ser classificado presentemente como o mais antigo do mundo, em serviço.

O que todas devem saber

HORA DE VERÃO

No próximo domingo, 5 de Abril, às duas horas da madrugada, os relógios serão adiantados sessenta minutos, principiando assim a Hora de Verão.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O nosso aniversário

O *Jornal do Comércio*, na sua edição de 25 de Março, noticia, em lugar destacado, o nosso aniversário nos seguintes termos, que muito agradecemos:

Completo mais um ano de publicação, após 65 anos de infatigável trabalho ao serviço do desenvolvimento da nossa rede de transportes, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Com o sr. general Raúl Esteves, no artigo de abertura do número do aniversário, também aqui podemos dizer que nesta já longa vida que conta, sem interrupções nem desfalecimentos, ela tem cumprido a sua missão jornalística com toda a correcção e verdadeiro patriotismo. E aquele ilustre colaborador da revista acrescenta:

«As suas colunas são sempre facultadas a todos que desejam tratar dos assuntos que se referem a Transportes e ao Turismo, e assim, percorrendo a avultada colecção dos seus números, nós podemos encontrar estudos e ensinamentos sobre aqueles assuntos, versados com toda a correcção e com a liberdade de apreciação indispensável para que se possa ajuizar do critério das opiniões expendidas. Na parte noticiosa tem sempre a nossa «Gazeta» procurado pôr-se sempre ao par de todos os melhoramentos e inovações que, em tão longo espaço de tempo, têm sido introduzidos nos vários sistemas de transportes e na sua organização e administração. Assim a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* constitui indiscutivelmente um vasto repositório, que não pode deixar de ser consultado por quem, de qualquer modo, tenha de intervir nas questões que se referem a transportes terrestres».

Gostosamente nos associamos a estas expressivas palavras de homenagem, fazendo votos pela longa vida da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e cumprimentando o seu director e editor, o jornalista Carlos d'Ornellas.

* * *

Enviaram-nos cumprimentos de felicitações por motivo do nosso aniversário, os srs.: Silva Bastos, capitão Manuel da Silva Guerra, general Couceiro d'Albuquerque, Arnaldo Policarpo Mourão, Dr. João Caleya, «Lisboa Carris», «Jornal do Comércio» e a «A Voz».

Publicações recebidas

Relatório das Companhias Reunidas Gás e Electricidade (Exercício de 1952)

Recebemos o Relatório do Conselho da Administração e Parecer do Conselho Fiscal, com o Balanço e Conta de Ganhos e Perdas, referentes ao Exercício de 1952, das Companhias Reunidas Gás e Electricidade, e que foram apresentados na Assembleia Geral Ordinária de 31 de Março do corrente ano.

Por esse documento, vê-se que as receitas totais de 1952 foram da ordem de 238.332.859\$00 e as despesas totais subiram a 166.548.709\$00, de que resulta o lucro de 71.784.150\$00.

CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

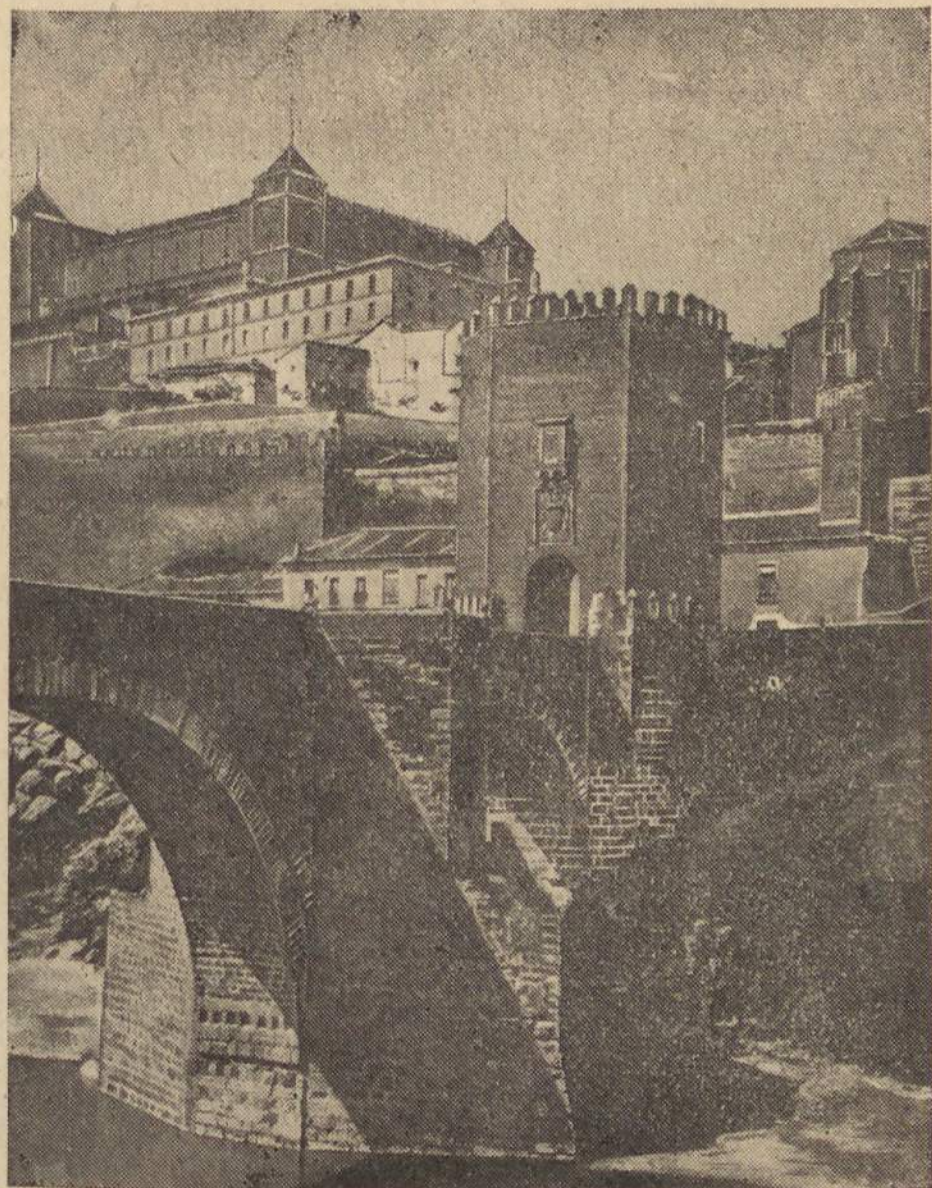
X

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

VOLTEMOS a falar do Palácio do Oriente para recordar, em breves linhas, a recepção que o Rei D. Afonso XIII ali deu aos congressistas que foram a Espanha para tomar parte na 11.^a sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, e cuja delegação portuguesa era composta pelos engenheiros Raúl da Costa Couvreur, Carlos Manitto Torres, António de Vasconcelos Correia, Prata Dias, Lima Henriques, Fernandes Alves e os falecidos Ernesto Navarro, Pinto Machado, Teixeira de Queiroz, Santos Viegas, Fernando de Sousa, Álvaro de Sousa Rego, Vicente Ferreira, Carlos Bastos e Joaquim Abranches. Recordo-me, até, que, desconhecedor do protocolo da corte, ao subir a *gran escalera*, guarnecida com archeiros, empunhando suas lanças, tentei impingir ao criado introdutor de vestiário o chapéu alto e as luvas, e que este só me aceitou os abafos, porque era da regra falar ao Rei com o chapéu e as luvas na mão esquerda. E assim, com a mão esquerda ocupada com os dois trastes, tive que segurar com a dextra numa taça com qualquer líquido de que agora me não recordo o que fosse, e não tinha, por essa circunstância, mão disponível para comer um bolo. Por pouca sorte minha, o príncipe D. Jayme simpatizou comigo e mostrou-se desejoso de me ofertar o espadalhão que mantinha suspenso à sua esquerda, o qual guarnecia o seu encantador fardamento de oficial general de cavalaria. Conversámos uns escassos minutos com D. Afonso, que prestava atenção ao eng.^o Manitto Torres. O Rei pediu-nos para falarmos em português, língua que ele bem conhecia e em que se exprimia correctamente. Quase todos os príncipes se encontravam no vasto salão bem como a Rainha-Mãe que, sentada em grande cadeiral, assistia a tão simpática cerimónia. Sua Majestade falava bem o inglês e o francês, mas os congressistas com quem ela mais simpatizava, eram os portugueses. Hora e meia depois, recolhemos aos nossos aposentos particulares, onde nos despojámos de tão incómodo traje que, naquele tempo, incluía camisa engomada com colarinho alto, o qual, meia hora de-

pois, havia sido reduzido a cinquenta por cento de altura, tal o grau de calor que fazia no salão do Palácio.

O Palácio do Oriente tem trinta e três metros de altura e consta de quatro andares. O pátio central, a que um belo pórtico dá ingresso, é rodeado por uma galeria com nove arcos de frente, em cada lado. Adornam os ângulos as estátuas de Arcádio, Honório, Teodósio e Trajano, os quatro imperadores romanos nascidos em Espanha. Dos arcos do lado de Oeste podem admirar-se os jardins do Campo do Mouro e a Serra do Guadarrama, que se cobre de neve no inverno e que, mesmo no verão, continua a apresentar-se atapetada de neve branca, limpa e



A Ponte de Alcântara, em Toledo, vendo-se, ao alto, o antigo Alcácer, antes da sua destruição durante a guerra civil

cristalina, a qual não desaparece com o sol forte dos meses mais quentes.

Não se pode perder um minuto que seja em Madrid, pois os palácios, museus, jardins e monumentos surgem, como por encanto, a todo o momento, através dos passeios públicos de maior concorrência, como são o Maria Cristina, Recoletos e Castelhana, Retiro e Jardim Botânico, a que já fizemos referência, e onde as madrilenas dão largas às suas paixões. Assim, percorrendo trajectos extensos, vamos dar aos cinemas, onde nos entretemos até às 22 horas, seguindo, depois, para o jantar, que é, em geral, às onze horas da noite. Os cafés, cervejarias e cafés cantantes, como os que havia noutros tempos, vão desaparecendo para dar lugar a modernos estabelecimentos apresentados e decorados com gosto. Só as verbenas de Madrid se conservam com o mesmo sabor, os mesmos costumes de há cinquenta anos, e os bairros populares mantêm a sua requintada animação, vendendo se, durante estas festas tão características, os tradicionais «churros», que ao ar livre provocam insuportável fumarada. Nessas verbenas, nas noites de Santo António, São João e São Pedro, os passeios de Florida e da praça Mayer são demasiado pequenos para conter o público que para ali se dirige em ranchos e que afluem de todos os pontos da cidade. Há ainda outras verbenas dignas de visita, como as de Chamberi; de São Caetano, no bairro dos Embaixadores; de Paloma, nas ruas de Toledo e Calatrava e do bairro de Quatro Caminhos.

Duas portas notáveis: a de Alcalá, construída no século XVIII e a de Toledo edificada em 1826, merecem visita, assim como oferecem especial interesse



Catedral de Toledo, fachada principal



Galeria e jardins da Casa do Greco, em Toledo

as pontes de Toledo, Rainha Vitória, Segóvia, Princesa das Astúrias e as fontes artísticas de Cibeles, Neptuno, Apolo, Alcachofa e dos Galápagos.

Vamos deixar Madrid e tentar, num raio de 100 quilómetros, percorrer uma parte das suas lindas paisagens, as quais nos proporcionam magníficas excursões cheias de interesse, como sejam ao Pardo, Alcalá de Henares, Araujuez, Avila, Escorial, Guadalajara, Granja, Segóvia e Toledo, que bem merecem demorada visita, pois todas as localidades citadas são dignas de minuciosa observação. Todas estas excursões à volta de Madrid requerem, indispensavelmente, um dia cada uma. Não há falta de transportes.

Toledo, que dista da capital 77 quilómetros em caminho de ferro e 69 por estrada é uma cidade histórica, que tivemos a sorte de ver, antes da destruição do seu majestoso Alcázar, que o General Moscardó, quando da última guerra civil, defendeu com denodo e altivez, acompanhado de um punhado de valentes nacionalistas, que aos assalariados de Moscovia impuseram graves perdas. Estes, como vingança, assassinaram o filho do heróico general. Após esta cena dramática, o Alcázar ficou reduzido a um montão de ruínas. Só mais tarde é que se procedeu à sua reconstrução.

Toledo é banhada pelo rio Tejo e a sua população é constituída por vinte e seis mil habitantes. As ruas, que são curiosas, oferecem, quase todas, e é pena, um mau piso.

A fundação de Toledo remonta ao século XII, bem como é da mesma data a sua catedral, edificada sobre terreno em que, antes, se erguia a Mesquita. É um monumento de superior grandeza e tanto os pormenores arquitectónicos, como a figuração e os labores escultóricos, e ainda, as jóias, as imagens, os painéis que enobrecem o seu interior, concorrem para que o consideremos um verdadeiro e opulento museu de arte.

Continua



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série III, n.º 43, de 20 de Fevereiro de 1953, 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 13 do corrente desta Direcção-Geral, o 1.º aditamento ao anexo n.º 1 da tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha, mediante o qual é prorrogada a validade do prazo de aplicação do anexo n.º 1 até 1 de Março de 1954.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 56, de 7 de Março de 1953, 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 27 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia

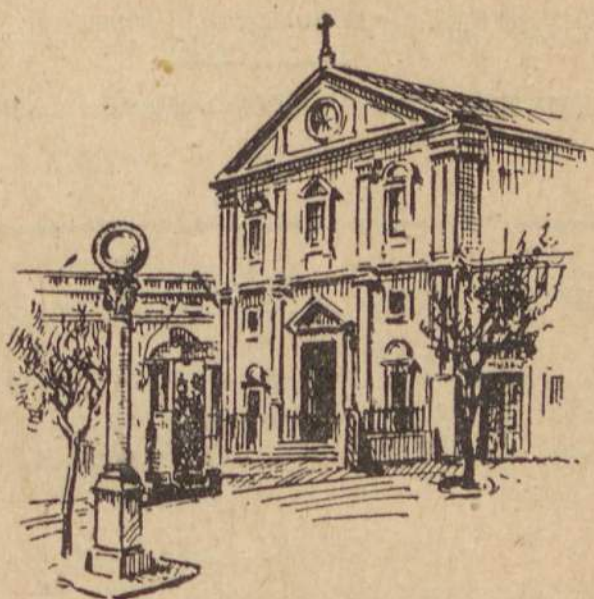
dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos os preços especiais de \$40 e \$35 por tonelada e quilómetro a remessas de detalhe e vagão completo para o transporte de açúcar comum (refinado ou em rama).

O «Diário do Governo», Série III, n.º 67, de 20 de Março de 1953, publica o seguinte:

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 11 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, mediante o qual as rubricas actuais de «Cadeiras de bunho ou de tabua», «Cadeiras de ferro», «Cadeiras de pinho nacional», «Cadeiras de verga (*)», «Cadeiras de viagem (fechadas)» e «Cadeiras não designadas» são substituídas pelas de «Cadeiras de madeira», «Cadeiras metálicas», «Cadeiras de viagem (fechadas)» e «Cadeiras não designadas».

O «Diário do Governo», Série III, n.º 70, de 24 de Março de 1953, 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 14 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos para o transporte de remessas de bebidas gasosas ou refrigerantes e das respectivas taras em retorno, expeditas em pequena velocidade, segundo as condições constantes do mesmo projecto, os preços especiais por tonelada e quilómetro de \$45 no regime de detalhe e \$43 no regime de vagão completo, os quais terão aplicação somente desde 1 de Março até 31 de Outubro de cada ano para o transporte das remessas em cheio e até 31 de Dezembro para o das taras vazias em retorno, e torna extensivos os referidos preços às taras que tenham sido utilizadas no transporte de idênticas bebidas efectuado ao abrigo do aviso ao público B. n.º 172, de 7 de Janeiro do corrente ano.



O MUSEU DE S. ROQUE ESTÁ ABERTO TODOS OS DIAS (EXCEPTO ÀS 2.ªS FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL) DAS 11 ÀS 16.30 H.
AOS DOMINGOS E 5.ªS FEIRAS ENTRADA GRÁTIS
NOS OUTROS DIAS: 2\$50

PASSAM JUNTO DA IGREJA E MUSEU OS ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS 20 E 24 E O ELEVADOR DA GLÓRIA



Domingos de Lisboa

IGREJA E MUSEU DE S. ROQUE

(LARGO TRINDADE COELHO)

A Igreja de S. Roque e o Museu que lhe fica anexo são, quase inteiramente, dominados por essa preciosidade única no Mundo que se chama Capela de S. João Baptista, encomendada por D. João V e construída em Roma por 130 milagheiros de beleza. Raramente o ouro, a prata, o bronze, o ébano, o mármore e o marfim, foram trabalhados com tanta religiosidade e grandeza; os três painéis de mosaico mais se diriam as próprias telas do pintor exímio que as traçou.

Também na Igreja e Museu de S. Roque se podem admirar outras peças de invulgar merecimento: confessionários em raiz de nogueira que parecem obras de ourives; azulejos e cerâmicas que são do mais antigo que existe em Portugal; painéis e imagens de S. Francisco Xavier, Santo Inácio de Loyola, Santo António, S. Francisco Borja, S. Luiz Gonzaga e outros mártires e santos, além de um sem número de outras deslumbrantes maravilhas.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Abril de 1903)

Eduardo VII

Na hora em que o nosso jornal se distribue está sobre as aguas do mar, em viagem para Lisboa, sua Majestade o rei da Inglaterra e o imperador das Indias.

O augusto chefe do estado d'uma das mais poderosas nações do mundo vem visitar a nação portugueza, a sua velha aliada, cuja sensibilidade patriotica é vivamente emocionada pela subida honra que recebe, com tamanhos requintes de cortezia, de delicada preferencia e de captivante amizade.

Pequenos na historia moderna, mas tonificados ainda pelo sol d'outras eras, sol que nascia nos sertões da Africa, nos pincaros das Indias, nas comas das florestas da America, e nos mares e golfos de todas as partes do mundo, os portuguezes teem no seu sangue generoso a energia latente e dormente, que accorda em ardor patriotico sob a impressão d'uma offensa immerecida, e que vibra em agradecimentos e em homenagens aos favores e considerações que recebam.

O rei de Inglaterra ha de ver ao lado do nosso rei um p vo pouco impetuoso e expansivo, mas respeitoso e grato.

Ha de ver uma multidão que não irrompe em aclamações, mas que não é versatil e inconsequente.

A homenagem que lhe fizer terá em sinceridade o que lhe faltar em grandeza.

Será essa a sua melhor eloquencia.

Saudamos nesta folha o grande monarcha estrangeiro e a grande raça, que é uma escola de patriotismo, do ardor no trabalho e da boa administração publica, e fazemos votos pela saude do regio visitante, como os fazemos pela cohesão e pela conservação da boa amizade das duas nações que ha tantos annos caminham pela historia adeante ligadas por mútua estima e mútuo respeito.

Caldas da Cavaca (AGUIAR DA BEIRA)

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

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA** — Aguiar da Beira, ou pelo Telefone n.º 6126

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Concertos.

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «A lenda da Floresta».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Fantomas»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

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

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fornece rapidamente
equipamentos eléctricos
para fábricas, reguladores
aut.^s de tensão para alter-
nadores, emissores de rá-
dio-difusão, telefonias, vál-
vulas electrónicas, etc.



Tem em armazém
para entrega imediata em
Portugal motores eléctri-
cos, disjuntores, transfor-
madores e grupos de sol-
dadura, contactores, pára-
ráios da alta e baixa ten-
são, etc.

& CIE
BADEN-SUIÇA

Representada em Portugal e Ultramar por **EDOUARD DALPHIN**

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º — PORTO — Telef. 2 3411

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos 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 6 4972

LUMIAR *fluor*
FABRICAÇÃO FRANCESA
LICENÇA SYLVANIA
A LUZ FLUORESCENTE
QUE SATISFAZ O MAIS EXIGENTE

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.^{DA}

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

Já se encontra à venda a

NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

Tosse?

