

17.º do 66.º Ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1953

Número 1582

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



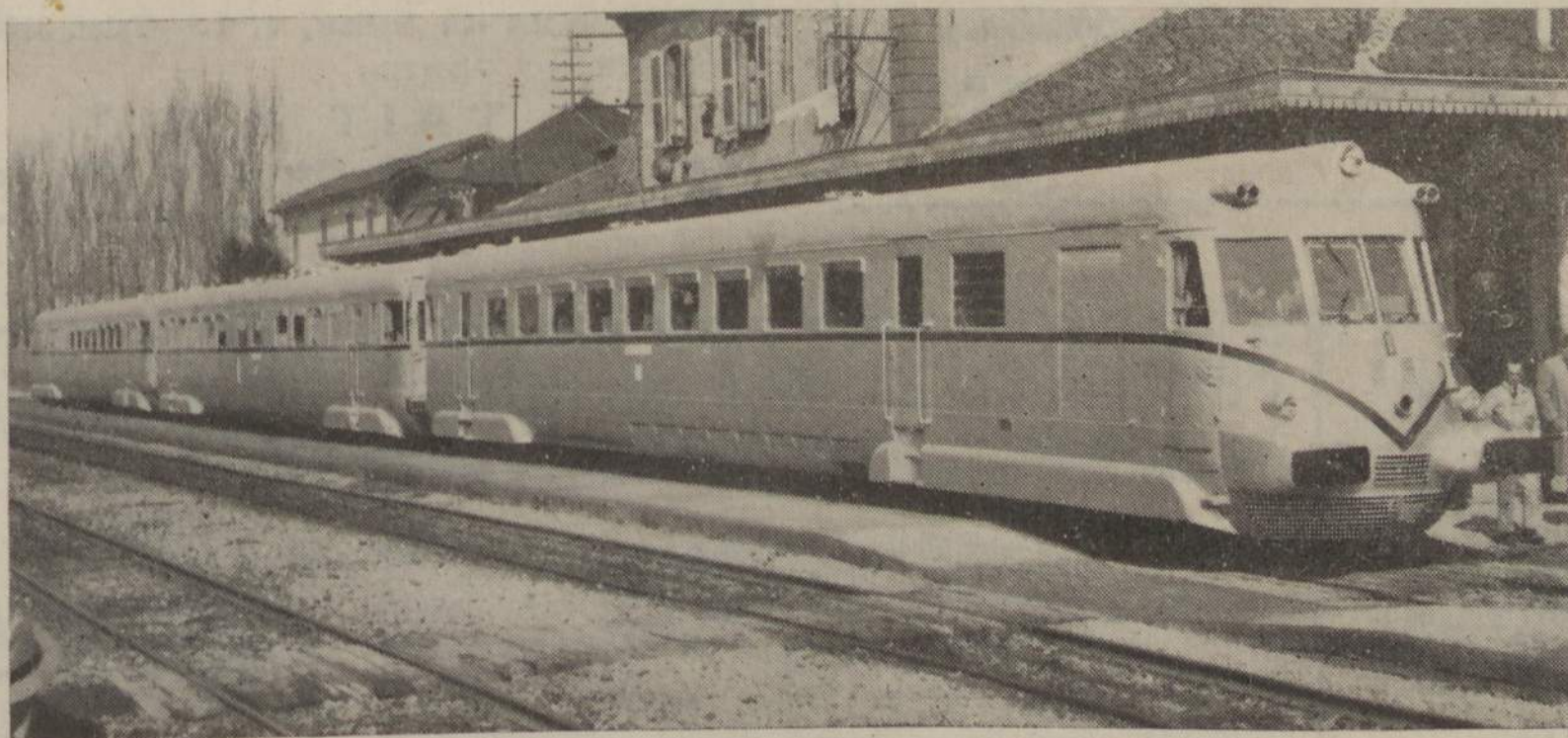
FIAT PORTUGUESA

S. A. R. L.

LISBOA—Avenida da Liberdade, 253

Telefone 41171/2

AUTOMOVEIS * 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.



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

ESCOLA ACADÊMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO (Sexo masculino)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

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

LARGO DO CONDE BARÃO, 47—LISBOA

(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 6 2430

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Wiese & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

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

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA

TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.^o—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5.30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

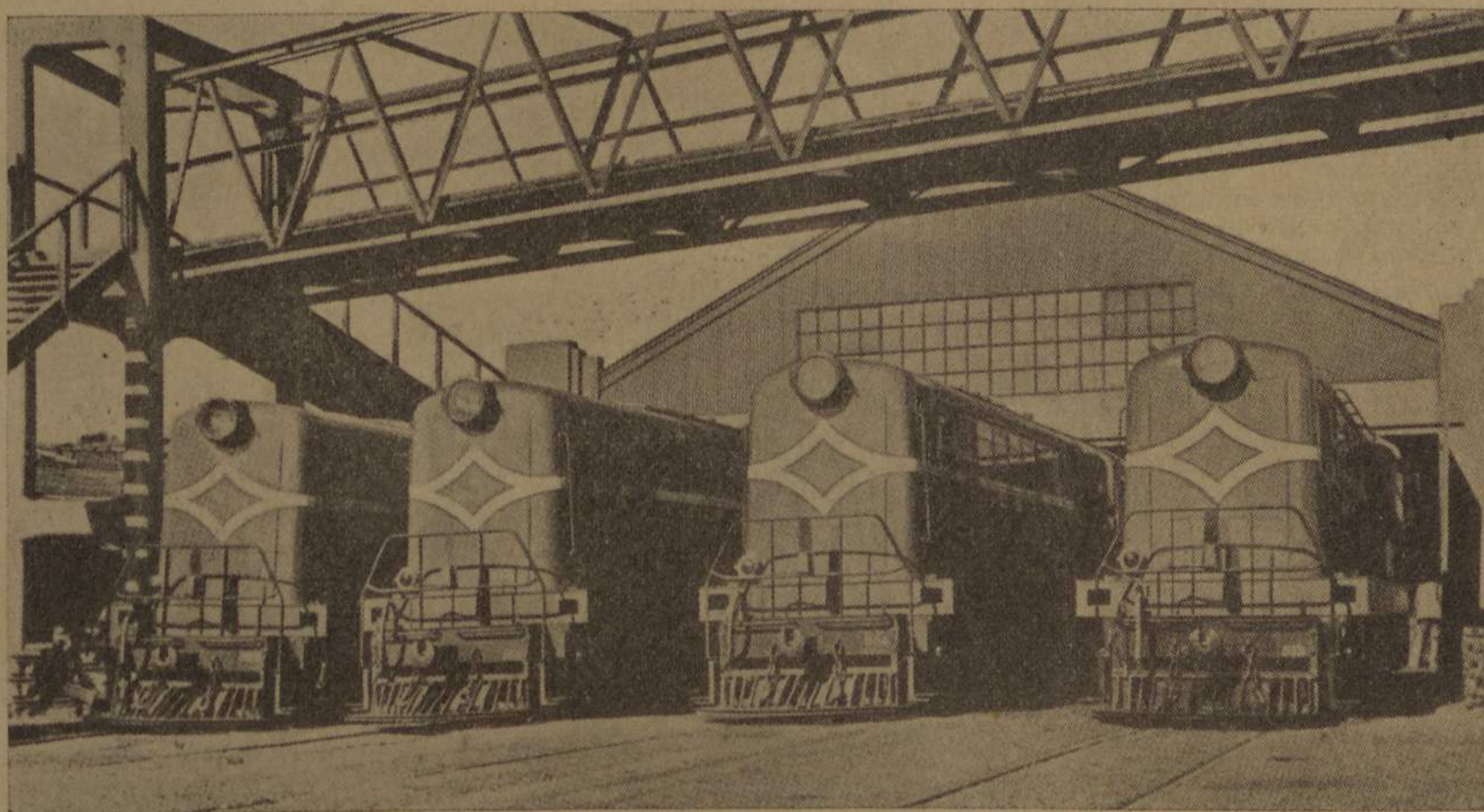
Manual do Viajante

em Portugal

**À venda o 2.^o volume,
muito actualizado**

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS PARA A LINHA WELLINGTON
— UPPER, NA NOVA ZELANDIA



Quatro das 15 Locomotivas Diesel Eléctricas de 660 H. P.
fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC C^o. Ltd.
aos Caminhos de Ferro da Nova Zelandia

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083

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 DE CALDAS NOGUEIRA

COLABORADORES:

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
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Engenheiro Duarte Pacheco	308
As gargantas do Tua e do Aar, por <i>GUERRA MAIO</i>	309
Comboios Internacionais e a passagem das fronteiras	311
A Ponte do Guadiana. Necessidade de uma sinalização especial.	312
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	313
União dos Sindicatos dos Ferroviários	314
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	315
As novas instalações da Fiat Portuguesa, L. ^{da}	317
O gaiteiro do «correio» para Inverness, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	320
Crónicas de viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	323
Os nossos mortos	325
Inaugura-se hoje, em Loulé, o Monumento ao Engenheiro Duarte Pacheco	325
Vida Ferroviária	326
Jardim Zoológico	326
Eng. ^o Espregueira Mendes	327
Uma justa homenagem	327
Caminhos de Ferro Ultramarinos	327
Há 50 anos	327

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: 2 752

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

Agentes no Norte: MATTOS CERQUEIRA, Lda., R. de Santo António, 145, 1.º—Telef. 23494—Porto
Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1582



16 - NOVEMBRO—1953



ANO LXVI

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

REVISTA QUINZENAL

Engenheiro Duarte Pacheco

Uma vida breve mas fecunda

A progressiva e laboriosa vila de Loulé, com a inauguração, hoje, de um monumento à memória de Duarte Pacheco, não consagra apenas uma figura ilustre do Algarve, mas um dos vultos mais notáveis do País e que ao País, «numa vida velozmente vivida», prestou altos serviços.

Foi breve, com efeito, a vida de Duarte Pacheco. Mas, breve e ardente, ela foi fecunda, e genial, por vezes. Dir-se-ia que o afã com que realizou, em tão curtos anos, uma obra prodigiosa, era, no fundo, a intuição de que não seria longa a sua existência.

O monumento que hoje se inaugura em Loulé, no topo da Avenida Marechal Carmona, e cuja construção foi participada pelo Estado e por todas as Câmaras Municipais do País — para se dar, assim, a esta homenagem, um carácter nacional — esse monumento, dizíamos, simboliza, no seu admirável conjunto, a obra, vastíssima e complexa, realizada pelo eminente estadista.

Dez escultores, dos mais distintos, colaboraram, com baixos-relevos, com o notável arquitecto Prof. Luís Cristino da Silva, autor do projecto do monumento: Mestre Leopoldo de Almeida, que se encarregou da efígie do Ministro; Mestre Barata Feyo, cujo trabalho evoca o patrocínio e o interesse que Duarte Pacheco votou aos Monumentos Nacionais e à realização da Exposição do Mundo Português; Henrique Moreira, que encarou o Ministro como impulsor dos novos hospitais e dos edifícios escolares; João Frago, que viu o Ministro como o inspirador dos novos planos de urbanização e habitação; Martins Correia, que recorda o estadista como o homem que previu a importância que iria adquirir o aeroporto de Lisboa; Raul Xa-

vie, Anjos Teixeira, António Duarte e Euclides Vaz, que no ilustre algarvio prestam homenagem àquele que começou a solucionar os grandes problemas respeitantes a pontes, caminhos de ferro, camionagem, estradas, pontes, abastecimentos de águas, radiodifusão e hidráulica agrícola.

Foi um homem excepcional o Engenheiro Duarte Pacheco. Se teve defeitos, o seu talento, a sua obra, tocada do génio, é mais do que suficiente para os esquecer por completo.

Algarvio, pelo nascimento, e descendente de algarvios, o Eng. Duarte Pacheco queria muito à sua terra. Um dia, um comprouviano seu perguntou-lhe por que motivo ele ainda não se ocupava dos interesses do seu Algarve com aquele carinho que costumava dispensar às outras províncias. A resposta do grande ministro foi leal e inteligente. Escrupuloso como era e pelo facto de ser algarvio e de mais a mais natural de uma vila em que o bairrismo é uma expressão forte de amor à terra, não queria que o acusassem de bairrista e que por bairrismo olhava primeiro pela sua província, em desfavor das outras. O Algarve ficaria para um pouco mais tarde. Nessa altura, já não poderiam fazer quaisquer comentários acerca do seu interesse pela terra do seu nascimento.

Era assim este homem extraordinário, que sabia ver os problemas no seu conjunto e prever, com intuição admirável, a projecção que teriam no futuro as obras a que comunicara, a par do seu talento criador, o desejo ardente de bem servir a causa comum.

Há que felicitar a Câmara Municipal de Loulé pela sua iniciativa. O Engenheiro Duarte Pacheco foi um dos grandes obreiros de Portugal de hoje e de sempre.

As gargantas do Tua e do Aar

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

TENDO que ir a Bragança, procurei num velho *Manual do Viajante em Portugal*, que tinha na minha casa da aldeia, se algo eu poderia ver de novo, além do que já conhecia, e deparei com a descrição detalhada do Tua, que Mendonça e Costa comparava à garganta do Aar, não longe de Lucerne, que eu, infelizmente, não conhecia, apesar de me serem familiares os mais belos recantos da Confederação Helvética.

Ao atravessar mais uma vez o vale do Tua, no seu combóiozinho alegre, maneirinho, destes que se põem em cima da mesa, não pude deixar de lamentar a falta dum hotel em Mirandela e outro em Bragança, os quais, com o que há pouco abriu em Macedo de Cavaleiros, constituiriam um atractivo seguro para os viajantes.

A beleza sinistra das arribas do Tua, que têm o seu apogeu no sítio das Fragas Más, com uns pedregulhos dantescos a desabarem no rio, não deixam de impressionar o turista mais afeito às belezas da natureza.

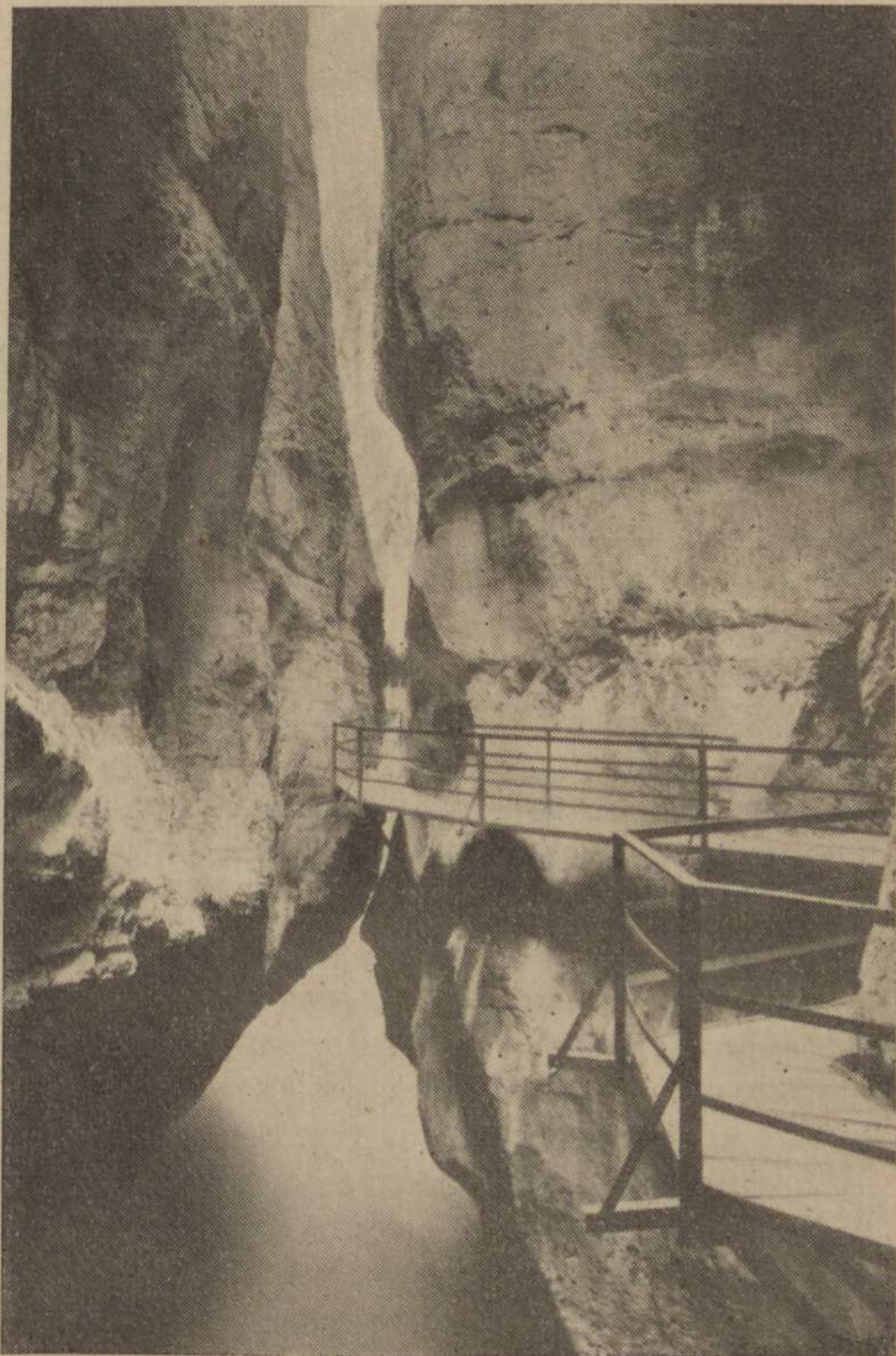
Desta vez uma nova recordação de Mendonça e Costa e que descreveu na sua *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, com aquela graça tão sua e tão espontânea. Inaugurava-se o primeiro troço da linha de Tua a Mirandela, com a presença de El Rei D. Luís, numerosos convidados e ruidosas manifestações populares em todas as estações e apeadeiros. A um momento dado foi o combóio obrigado a parar em plena via. Assim o exigia uma massa enorme de povo à roda de um coreto improvisado e guarnecido com panos de chita de cores bizarras e onde estava um homem de sobrecasaca e umas ameaçadoras folhas de papel que ele se propunha ler. Aproximaram do coreto a carruagem real e o homem, depois de uma profunda vénia a Sua Majestade, iniciou a leitura do seu discurso, que era, nem mais nem menos, o pedido de uma estação naquele local, onde haveria muito tráfego e mesmo água para as máquinas se abastecerem.

Aquilo não tinha fim — diz Mendonça e Costa — e para que o homem terminasse teve que se lhe prometer senão uma estação, pelo menos um apeadeiro. Cumprida a promessa, verificou-se que a nova estação — Codeçais — tinha apreciável tráfego

de passageiros de mercadorias, sendo dentro em pouco uma das de maior movimento da linha. As máquinas tomam ali água e os passageiros também, até eu, pois na última vez que lá passei matei a sede com um copo cheio e que estava deliciosamente fresca.

Quando, passada a estação de Abreiro, deixámos as penedias do Tua, formulei logo a idéia de, um dia, indo a Lucerne, ir ver as gargantas do Aar, que Mendonça e Costa julgava semelhantes às daquele rio transmontano.

Em primeiro lugar devo dizer que não sei bem o que mais me interessa em toda a Confe-



A parte mais apertada das gargantas do rio Aar

deração Helvética, se são os seus lagos, as suas montanhas, os seus vales bucólicos, salpicados de casario gracioso, se a ordem e a sua admirável organização turística, a melhor da Europa e onde há tanto que aprender.

Tratado o assunto que me levara a Berne, reservei o domingo para ir ver as gargantas do Aar, espécie de homenagem que eu queria prestar à memória de Mendonça e Costa, esse espírito de patriota como tem havido poucos e incompreendido como muitos mais.

Cheguei a Lucerne à tarde e, como manda a cautela e a comodidade que ali nos oferecem, fui ao *Bureau de Renseignements* da estação, pedir um quarto que não fosse longe. Logo o funcionário tomou o aparelho telefónico. Primeiro hotel, cheio; segundo idem e, no terceiro, havia um apenas livre. Aceitei-o e lá fui de maleta na mão para o hotel designado. Quarto simples, lâmpada para ler à noite, na mesa de cabeceira, vantagem que muitos dos nossos hotéis desconhecem, telefone, e outras pequenas mas apreciáveis comodidades. Preço? Nada caro, seis francos, pelo quarto sem pensão nem pequeno almoço obrigatório, ou fossem uns vagos quarenta escudos.

No dia seguinte tomava o primeiro expresso de Interlaken e hora e meia depois descia em Meringen, estação que servia as gargantas do Aar e onde um carro eléctrico, com atrelado e bancos de plateia, nos aguardava.

Atravessado o rio Aar, caudaloso e com águas brancas de cal, chegámos ao pavilhão-restaurante, que precede as gargantas, cuja visita custa um franco e cinquenta céntimos. Mas, oh desventura! — agradável, porém — aquilo não se parece nada com as arribas pedregosas do Tua nem com a sua mais apertada passagem, nas Fragas Más. O exagerado patriotismo de Mendonça e Costa e o seu desejo de valorizar o que nós temos de belo e atraente, levaram-no a fazer comparações em nada justificáveis.

Mas vamos lá por aí acima, através da formosa garganta, longa de dois quilómetros e meio e nalguns pontos tão apertada que, abrindo os braços, tocamos as duas margens ou sejam os altos fraguedos que a bordam. Mas se aquelas penedias, altas de 100 metros, que uma tremenda convulsão sísmica abriu para dar passagem à torrente bravia do Aar, impressionam, não é menos impressionante a obra do homem, construindo, em toda a sua extensão, um passadiço, para que apreciemos devidamente aquela mística e horrível beleza.

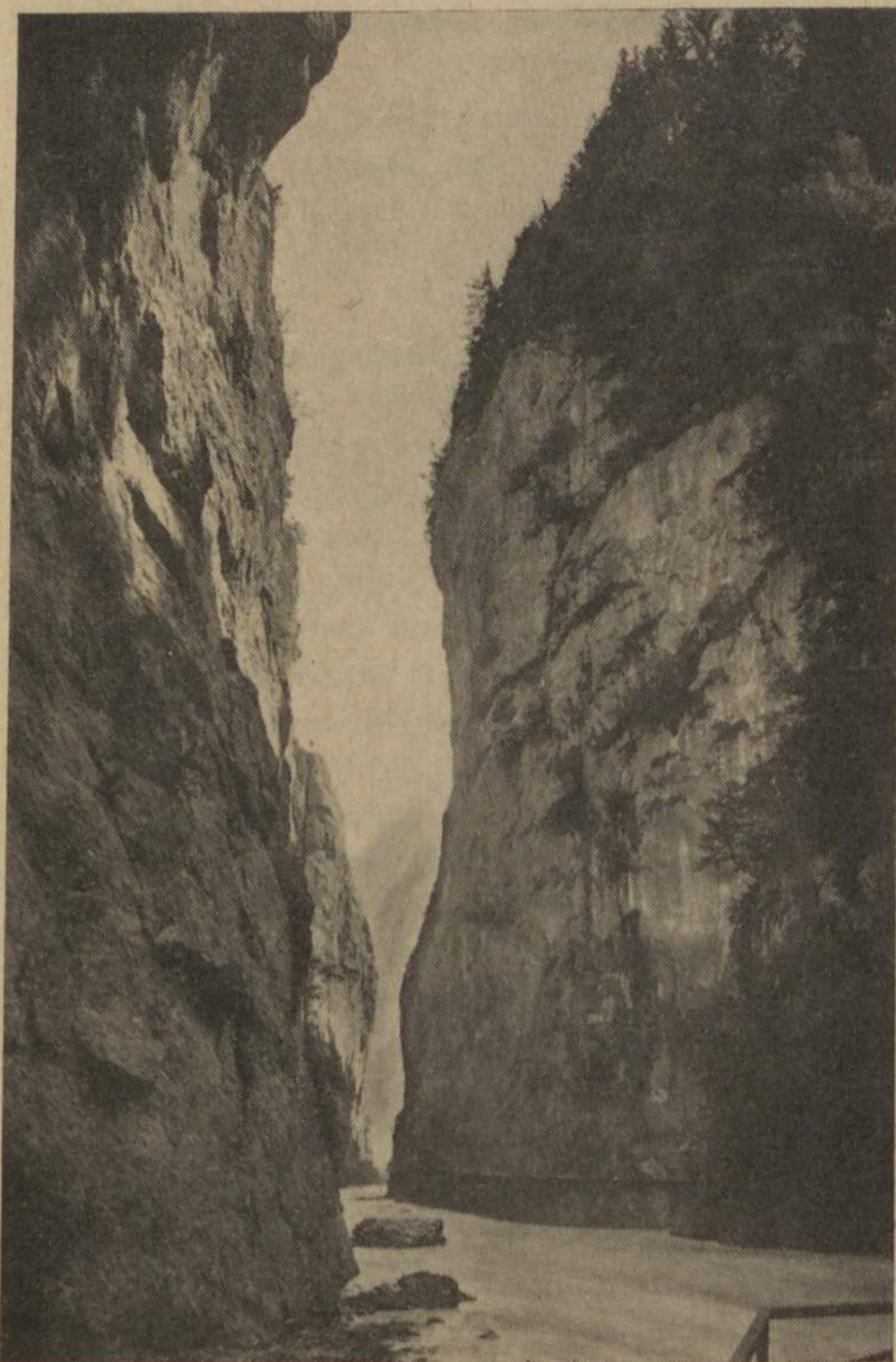
Ah, como este povo, mestre em tudo o que se relaciona com o turismo, soube dar acesso ao forasteiro e aos mais timoratos! Um passadiço sólidamente construído na margem norte da garganta, permite-nos percorrê-la com toda a segurança e comodidade, pois aqui e além foram

dispostos bancos para descansarmos e gozarmos os seus pontos mais belos e impressionantes.

A meio do percurso surgiu da parte sul um batalhão de soldados de infantaria que recolhia de manobras e marchando um a um e com tão destemperado fragor, que fez que muitos turistas encostados às fragas receassem que o passadiço desabasse no rio!

Resta agora saber se aquela marcha forçada e ruidosa teria sido ordenada para que os soldados recolhessem mais cedo se para se avaliar a resistência do tabuado e dos ferros que o sustinham.

Aquilo é belo, encantadoramente belo, mas as gargantas de Tua também têm a sua beleza e logo no começo o comboio arfando na subida, vai tão devagar que parece fazê-lo de propósito, para nos dar, na primeira curva, um panorama largo e variado sobre o Douro e sobre o Tua, enquanto lá do alto S. Mamede de Riba-Tua, pátria de Teixeira Lopes, como um lenço de saudade diz-nos adeus e depois a linda ponte de arco redondo como a de Salazar, sobre o Dao, que o engenheiro Carmona fez, apenas com cimento, sem uma verga de ferro a ampará-la. Obra extraordinária a juntar à audaciosa construção da linha, das mais notáveis da engenharia portuguesa.



Outro aspecto das gargantas do Aar

COMBOIOS INTERNACIONAIS

e a passagem das fronteiras

Em prosseguimento do estudo, cuja publicação iniciámos anteriormente, e que é da autoria de M. F. Lerriot, engenheiro chefe do Serviço de Movimento da SNCF, inserimos hoje:

III — Control de polícia e de alfândega em pleno curso

A criação de estações-fronteiras para controles nacionais justapostas é um progresso importante; mas não se pode considerar que este progresso seja decisivo, como também a Convenção Internacional o reconhece em seu artigo primeiro.

A melhor solução consiste, com efeito, no todo ou em parte, em efectuar os controles de alfândega e de polícia dos dois países limítrofes no próprio comboio; é o único meio de reduzir a duração das paragens nas fronteiras nas únicas demoras impostas pelas necessidades técnicas da via férrea.

por isso que, em seu artigo 9.º, a Câmara Internacional prevê que os controles de alfândega e de polícia devem efectuar-se dentro do possível durante a marcha dos comboios internacionais, previsto que estes controles se tornam ao mesmo tempo mais eficazes e mais vantajosos para os passageiros.

A condição fundamental imposta pelas Administrações da alfândega e de polícia a ser posta em vigor tal medida é que exista, quer antes quer depois duma estação-fronteira de cada um dos dois países limítrofes, um percurso efectuado sem paragem, do comboio internacional, com uma duração suficiente para que as formalidades de controle sejam executadas na totalidade durante esse percurso, de tal sorte que:

a) depois da execução dos controles de saída, os passageiros já não possam ter contacto com os nacionais do país donde acabam de sair;

b) antes da execução dos controles de entrada, os passageiros não possam ter contacto com os nacionais do país para que se dirijam.

É preciso, além disso, que estes controles em pleno curso permitam reduzir sensivelmente a duração das paragens dos comboios internacionais na estação-fronteira; nos casos mais favoráveis é mesmo possível suprimir totalmente estas paragens; bem entendido que esta supressão total só é possível se a estação-fronteira não fôr a duma grande cidade comportando um forte movimento de passageiros e de manobras importantes (caso de Bâle e de Génova, por exemplo).

Os funcionários de alfândega e de polícia executam então os seus controles no território do seu

país respectivo; mas pode acontecer, particularmente quando é possível suprimir a paragem do comboio internacional nas gares-fronteiras, que os funcionários dum país executem os seus controles no território do país limítrofe; neste caso, um acordo bilateral determina as condições de execução dos controles e os direitos respectivos dos funcionários dos dois países limítrofes, que, por consequência, acompanham o comboio internacional considerado na totalidade do percurso efectuado sem paragem.

IV — Control de alfândega das bagagens registadas

Quando, como acaba de ser exposto, os controles de alfândega e de polícia se fazem em pleno curso, o control das bagagens registadas efectua-se, em princípio, durante a marcha do comboio internacional; claro que este comboio deve comportar uma intercirculação total permitindo o acesso aos forjões da frente e da cauda onde se encontram as bagagens.

Mas o control em pleno curso das bagagens registadas é uma operação excepcional e delicada de executar; é por isso que está recomendado fazerem-se as operações alfandegárias (e os outros controles se fôr possível) destas bagagens, na estação de partida ou uma grande estação intermediária, antes do carregamento no comboio internacional; estas bagagens já não são então submetidas ao control dos funcionários do país de saída; suportarão apenas o control dos ferroviários do país de entrada.

Para evitar que estes controles sejam executados na estação-fronteira, o que exigiria uma demora, e por conseguinte uma paragem do comboio internacional bastante importante, está previsto que os escritórios da alfândega devem ser instalados nas estações de tráfego internacional importante, situadas no interior do território do país de entrada.

As bagagens são então transportadas entre as estações interiores de alfândega sob o regime chamado «Trânsito Internacional», no percurso submetido a este regime, disposições especiais são tomadas para garantir a inviolabilidade das encomendas (selagem dos compartimentos, do forjão, dos *containers*, dos cestos ou dos sacos que encerram essas bagagens, ou ainda a selagem a nú das próprias encomendas por meio do estabelecimento prévio duma declaração — submissão internacional da alfândega).

A Convenção Internacional precisa as condições a preencher pelas selagens de alfândega e pela declaração-submissão internacional.

A Ponte do Guadiana

NECESSIDADE DE UMA SINALIZAÇÃO ESPECIAL

Sob o título e o subtítulo, respectivamente, de Um tema oportuno e A Ponte do Guadiana, o Diário do Alentejo, de Beja, publicou, em 23 de Setembro, um artigo, cujo conteúdo oxalá mereça a atenção e o interesse imediato das entidades competentes, pois que só elas poderão resolver o problema da passagem da ponte do Guadiana que como o sublinha o referido Diário do Alentejo, é a única no mundo cujo tabuleiro serve, cumulativamente, ao trânsito de peões e de carros — e ao caminho de ferro.

Com a devida vênia, passamos a transcrever o artigo em questão:

A coisa passou-se há apenas dias e podia ter tido consequências gravíssimas, se um verdadeiro milagre não detivesse a tragédia no momento de consumir-se! E o pior é que o que se deu pode repetir-se facilmente, se se não remediarem as condições em que o local se encontra, propícias ao desastre que até aqui tem estado iminente.

Foi o caso que um automóvel estrangeiro vindo de Lisboa a caminho da fronteira de Espanha chegou à ponte do Guadiana ao entardecer, tendo o guarda que ali se encontra dado ao condutor do veículo o sinal de passagem livre.

O condutor supôs — e, diga-se a verdade, supôs bem — que se tratava de uma passagem de nível semelhante a muitas outras que encontra quem viaja por estradas, e, ao chegar à linha, ultrapassou-a para não meter pela ponte, em cujo piso divisou os carris do caminho de ferro...

E, atravessando a linha, encontrou-se de repente, sob os brados alarmados do guarda que assistiu ao engano, à beira de um precipício que tem 20 ou 30 metros de altura e que fica sobranceiro ao rio, à vista do qual o carro estacou de súbito.

Eis, em breves palavras, de que maneira se podia ter dado um desastre lamentável, cujas consequências funestas certamente trariam ao nosso país a repercussão naturalmente provocada por uma anomalia de trânsito que é — única no mundo: a de uma ponte cujo tabuleiro serve, cumulativa-

mente, ao trânsito de peões e de carros, e ao caminho de ferro!

Ninguém que chegue à beira da extravagante «armadilha», desprevenido, pode imaginar que uma ponte de caminho de ferro sirva também para automóveis. Será necessário que lho gritem bem alto e lho digam que uma estrada internacional portuguesa apresenta o inconcebível aleijão...

E como as nossas rodovias têm hoje uma sinalização perfeita, e em todas elas se encontram as mais cautelosas prevenções — de resto destinadas a casos normais de trânsito — a ausência de uma placa em sítio evidente, que chame bem a atenção para aquela estranha dualidade, só por um inexplicável milagre não teve já as lamentáveis consequências a que aludimos.

A ponte do Guadiana não está destinada apenas ao trânsito automobilista nacional, cujos condutores conhecem, quase todos, aquela acumulação de funções. Através dela se fazem as ligações com a vizinha Espanha, e, além deste país, com todo o resto da Europa.

Presumimos todos nós que espécie de comentários amargos farão os estrangeiros que atravessam a ponte-prodígio, duplamente merecidos quando se dêem incidentes na género daquele que começámos por relatar.

E, uma vez que este estado de coisas parece não se poder remover completamente, construindo uma nova ponte, o que se nos afigura muitíssimo aconselhável e urgente é que a C. P. e a Junta Autónoma de Estradas tratem de uma sinalização especial, que chame a atenção de quem vai atravessar a ponte, colocando em frente da estrada e para lá da via férrea, uma vedação bem visível que indique que o caminho é, afinal, precisamente aquele que os desprevenidos supõem ser necessário evitar.

Uma vez que o remédio radical não é possível e a estranheza turística tenha de permanecer, para espanto dos povos, arranjem-se as coisas de maneira que da travessia dessa ponte, única no mundo, fique apenas ao automobilista um singelo sorriso divertido e a memória picaresca de ter andado com o seu carro, ao longo de uma linha férrea, e sobre os próprios carris!

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Henri Monier, o famoso caricaturista francês, passou certa ocasião em Londres por um estabelecimento onde se lia: «Artigos Funerários». Entrou imediatamente e pediu com voz espectral:

— Desejo um cadáver.

— Como? Um cadáver?

— Não faço questão de preço. Quero fazer um funeral luxuoso, e como o essencial para isso é um defunto, venho comprar um aqui...

— Mas não vendemos isso — retorquiu o dono da loja, embaraçado.

— Então não é uma casa séria! disse Monier, saindo com dignidade.

(do *New York Magazine*, de Nova Iorque)

Um sábio chinês — Yan Tuang — publicou recentemente um trabalho sobre a arte da fotografia, assegurando que ela foi cultivada em tempos remotos no seu país: um químico chinês teria fabricado placas de porcelana sensíveis á luz, há dois mil anos. Mas como naquela época não se dispunha de vidro, as imagens não se puderam reproduzir e o trabalho não teve êxito.

(do *Liliput* — Londres)

Nas maternidades de Chicago foram instalados incubadores com berços de alumínio, que possuem tubos num suporte dentro de água aquecida por chapas eléctricas. A criança que acaba de nascer conserva-se numa temperatura interna de 98 graus.

(do semanário *Vu* — Paris)

Na Argentina publicam-se 17 jornais árabes, 3 arménios, 2 búlgaros, 5 portugueses, 14 italianos, 3 dinamarqueses, 9 franceses, 2 suecos, 4 croatas, 6 checos, 2 gregos, 3 holandeses, 2 húngaros, 16 ingleses e aproximadamente 3.000 em língua espanhola.

(de *Sur* — Buenos Aires)

O dr. Warden, conhecido especialista em trepanação, está estripando tumores do cérebro, privando os pacientes de quase três quartas partes de massa encefálica, sem prejuízo das faculdades mentais.

(do semanário *Carrefour* — Paris)

Suscitou enorme escândalo em Nova Iorque o acontecimento que cobriu de ridículo o júri da Academia Nacional de Desenho daquela cidade. Depois de criteriosas discussões e de cuidadosos exames resolveram premiar com 8.000 dólares um quadro dum tal Dikson intitulado «Os Fósseis», em que o júri apreciara, sobretudo, o sentimento e a expressão. Soube-se depois que o quadro estava de pernas para o ar!

(do semanário *Voilà* — Paris)

A Sociedade dos Dentistas dos Estados Unidos declarou que na boca do homem se pode gerar electricidade pela presença de dois metais diferentes usados nas dentaduras. A saliva humana é um bom electrólito: a boca pode converter-se numa pequena bateria.

(de *Paris-Soir* — Paris)

O continente americano caminha para uma indianização progressiva. Este fenómeno acusa a potencialidade genetriz da América que viu o seu primeiro índice demográfico elevado em duas surpreendentes civilizações: o império dos Incas e o Império Azteca com 20 milhões de índios cada um, facto que robustece a transcendência do problema indígena para a Indo-América como realidade étnica social e económica.

(do diário *Trabajo* — Cuba)

Os médicos húngaros estão tratando com êxito os alcoólicos procedendo á desadritação do cérebro por meio duma punção espinal: extraíndo setenta centímetros cúbicos do líquido céfalo-raquidiano.

(do semanário *Reportages* — Paris)

Em 1790 houve um motim a bordo do navio «Bouty»: morreram bastantes marinheiros, outros foram punidos e seis fixaram-se na pequena ilha Pitcairn juntamente com uma dúzia de mulheres tahitianas. A população actual — trezentos e seis habitantes — descendem daqueles marinheiros revoltados e todos os moradores da ilha são parentes próximos.

(do *St. Louis Despatch*)

O sacerdote Bulton, de Hampshire, vai a qualquer localidade de avião e quando o avião aterriza, emprega como púlpito a quilha do avião, a bordo do qual fala às multidões que costumam ir esperá-lo aos aeródromos.

(do *Miroir de La Semaine* — Marselha)

Um homem pode, por motivos de economia, utilizar uma verruga na nuca como botão de colarinho. Pode, para viajar de graça, sentar-se nas plataformas dos comboios até passar o revisor. Pode fazer parar, durante a noite, o relógio, para que a corda se não gaste. Pode escrever sem ponto a letra *i* para economizar tinta. Pode plantar batatas sobre o túmulo de sua mulher para ganhar alguma coisa. Será ainda e sempre um «gentleman» em relação àquele que aceite os números dum jornal sem nada dizer, até ao momento em que lhe apresentam o recibo da assinatura e o recambia sem pagar...».

(do *Picture Post* — Londres)

União dos Sindicatos dos Ferroviários

O êxito da gerência de 1952

POR oferta do digno presidente da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, sr. Guilherme Augusto Tomás, recebemos um exemplar do Relatório deste organismo referente ao exercício de 1952.

Estamos diante de um documento não só interessante mas também honroso para quantos, na União dos Sindicatos dos Ferroviários, souberam, com tanta dignidade e competência, resolver os problemas que, pela sua orgânica, lhe são atribuídos.

Depois de afirmar que a simples existência deste organismo, dirigido por ferroviários, representa grande vantagem, porque, na verdade, ninguém melhor do que eles sabe aquilo do que a classe necessita e aquilo que ela pretende, a Direcção, cónscia dos seus deveres e do seu desejo de alcançar para a classe a maior soma de benefícios, escreveu ainda:

«Naturalmente que não passámos ainda de um período experimental; mas, durante ele, temos procurado não só dar ordem à nossa acção como, acima de tudo, animar o ritmo do trabalho dos Sindicatos ávidos de preencher a nossa actividade com as demais atribuições que nos estão confiadas. Tudo isto representa uma tarefa ingrata, longe ainda do seu fim, mas que, certamente, permitirá às direcções futuras uma actividade capaz».

No entanto, parece que, com evidente injustiça, algumas pessoas negam aos Sindicatos uma actividade solícita e eficiente, pelo que depreendemos da sua passagem do Relatório presente:

«Há quem afirme que os Sindicatos ferroviários nada tenham feito; há entre a classe quem se julgue mais apto a levar por diante aquilo que nós, cautelosa e prudentemente pretendemos; há ainda quem diga que os Sindicatos não têm força, como noutros tempos. Mas, nós que estudamos o passado e avaliamos o presente, vemos que essas afirmações não traduzem a verdade, magoando apenas os bem intencionados que neste organismo labutam».

Trata-se, na verdade, de uma injustiça, pois de dois problemas muito importantes, entre vários outros, a Direcção da União dos Sindicatos dos

Ferroviário se ocupou com êxito, tendo sido resolvidos: o abono de família e o acesso ao quadro dos suplementares.

Quanto à acção assistencial deste organismo só há que registar e louvar a dedicação e a inteligência daqueles que orientaram os seus serviços, tanto mais que o número dos assistidos vem aumentando de ano para ano.

Efectivamente, como nos informa o Relatório presente, já em 1951 se notou, com nitidez, o aumento crescente de indivíduos assistidos. De 11.374 passou a 15.495 e em 1952 atingiram a cifra de 19.459 os sócios e famílias dos Sindicatos atendidos.

Para poder atender tantos indivíduos que acorriam aos serviços da União dos Sindicatos, foi necessário aumentar o número de médicos.

Em 1951 registaram-se, nos serviços médicos, 81 casos de pequena cirurgia, 230 de grande cirurgia, 332 radiografias e 426 análises. Em 1952, as operações de pequena cirurgia passaram a 115, as de grande cirurgia a 252, as radiografias a 384 e as análises a 512.

O Relatório, nesta altura, pergunta e comenta:

«Como aumentou o número de assistidos sem mais dinheiro? Impossível! E aqui está a razão dos nossos 139.507\$00 de dívidas, sem contar com 75.500\$00, que é tudo o que devemos agora ao Sindicato do Movimento do Centro».

O aumento da quota, recentemente autorizado, se, por um lado, representa um sacrifício, por outro, representa a certeza de que o ferroviário terá a assistência médica quando dela necessitar.

«Entre o abandonar uma posição iniciada em favor dos ferroviários e suas famílias e o não cerceamento daquela importância parece-nos valer a pena o sacrifício imposto» — afirma-se ainda no Relatório.

A Direcção, ao fazer o balanço das suas actividades, agradece a colaboração que lhe prestaram as entidades oficiais e patronais, o Assistente Corporativo, sr. dr. Melo e Castro; o chefe dos serviços administrativos, sr. L. Rosa Barros, e os clínicos que tão dedicadamente prestam os seus serviços aos ferroviários.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Charles Chaplin

Charles Spencer Chaplin, nascido em Londres em 16 de Abril em 1889, é, sem dúvida, como artista e realizador de cinema, o nome mais universal de ontem e de hoje. Muito embora o seu génio se tivesse revelado nos Estados Unidos e muito embora lhe tivessem sugerido, com insistência, a necessidade de se naturalizar norte-americano, o grande artista nunca quis repudiar a sua pátria de origem. A verdadeira arte não tem fronteiras, mas no coração dos homens, por mais geniais que sejam, nunca se secam as raízes sentimentais que os prendem à terra onde nasceram e decorreu a sua primeira infância, onde sofreram os primeiros desgostos e conheceram as primeiras amizades.

A glória de Charles Chaplin não consiste apenas na criação de um novo estilo cinematográfico, em que os personagens têm vida própria; não consiste apenas, também, na criação do popularíssimo Charlot, com que conseguiu fazer tragédia com a própria farsa; a grande glória do autor das «Luzes da Cidade» está, acima de tudo, em ele ter, com as suas inesquecíveis produções, olhado com ternura e amizade para a pessoa humana e em ter, simultaneamente, procurado ensinar a todos os homens o sentido da dignidade da vida.

O seu último filme — «Luzes da Ribalta», em exibição no Eden e noutras casas de espectáculos, é uma obra extraordinária, em que o maior comediante do mundo faz da arte de representar a própria imagem da vida. E a vida há que vivê-la com altura, beleza e dignidade.

Os analfabetos e a lição de um município de Espanha

Lemos em *O Século*, a seguinte notícia:

«O presidente do Município de Villa Rubia dos Los Ojos, na província espanhola de Ciudad Real, lançou um pequeno imposto diário sobre as pessoas analfabetas que não assistam às aulas nocturnas para adultos».

Queremos crer que se igual medida fosse também adoptada por todos os municípios do nosso País, o analfabetismo deixaria, dentro de pouco tempo, de constituir uma vergonha, porque os analfabetos, ainda em idade de aprender, acabariam, finalmente, por se envergonhar de pagar impostos pela sua ignorância.

Os nossos aguarelistas



Sol, depois da borrasca

por Mário Salvador

Exposição de pintura

O pintor Veloso Pousa, nascido em Lisboa e filho de pais espanhóis, expõe, pela primeira vez, na cidade em que nasceu. A sua exposição, aberta na Sociedade Nacional de Belas Artes até ao próximo dia 20 do corrente, é um documento admirável da sua sensibilidade artística e da sua ternura pela Espanha, onde habitualmente vive, e por Portugal, que visita de tempos a tempos.

Entre os 35 trabalhos apresentados, dos quais 17 são pintados a óleo e os restantes a aguarela, vimos paisagens de Madrid e de Malhorca, e também curiosos aspectos de Castelo de S. Jorge, do Campo Grande, do Tejo, da Praia de Santa Cruz e das Berlengas.

Veloso Pousa é um joven de muito talento, que não deixará, por certo, pela circunstância de pertencer, pelo coração, pelo sangue e pelo nascimento, às duas nações amigas e vizinhas, de contribuir, como artista, com a sua quota parte, para a consolidação da amizade peninsular.

Fotografia artística

Vimos, no Secretariado, a II Exposição Fotográfica inter-sócios do Foto-Clube 6x6 de Lisboa.

Algumas das fotografias expostas são verdadeiras obras de arte. *Serenidade*, por exemplo, de José Rodrigues, constitui uma prova de que se pode dar conteúdo poético a uma chapa fotográfica.

Uma obra notável de Engenharia e Construção.

O EDIFÍCIO DA NOVA SEDE DA
FIAT PORTUGUESA

FOI CONSTRUÍDO POR

MANUEL NUNES TIAGO

Arquitecto: **JOAQUIM FERREIRA**

Engenheiro: **NUNES LEITÃO ABRANTES**

OUTRAS OBRAS REALIZADAS PELA
CASA MANUEL NUNES TIAGO:

CINEMA S. JORGE — STANDARD ELÉCTRICA
COMPANHIA DE SEGUROS ULTRAMARINA
===== CAFÉ MARTINHO =====

MANUEL NUNES TIAGO

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 96, R/C. — TELEF. 40311

L I S B O A

As novas instalações da

FIAT PORTUGUESA, L.^{da}

ORGANISMO importantíssimo e universalmente conhecido, a empresa industrial *Fiat*, com o seu conjunto de grandes fábricas modelares, especializadas na construção não só de diversos veículos como de motores industriais, é um dos primeiros e mais categorizados centros de actividade técnica da Europa. As instalações fabris que convergem para esse centro num intenso movimento, são consideradas, pelos admiráveis recursos de que dispõem, as mais poderosas contribuições para o progresso da alta indústria, que o mesmo é dizer, para o desenvolvimento da economia europeia. Uma organização de tal natureza e atendendo a impressionante multiplicidade de laborações confiadas à já proverbial competência de hábeis peritos, cientistas, engenheiros experimentados, tem, nas suas diversíssimas ramificações, a harmonia dum só corpo — cuja cabeça maravilhosa é a sede-central, em Itália.

Uma fábrica para cada fim, operários de especialização muito seleccionada, equipas de maquinaria moderníssima, justificam a crescente produção da *Fiat* e a sua aplicação a todas as manifestações de iniciativa industrial, porquanto dos seus gigantescos estabelecimentos officinais, das suas fábricas em constante laboriosidade, saiem em grande escala, diàriamente, automóveis, camionetes, electro-motoras, trolleybus, vagões, locomotivas eléctricas, motores marítimos, carros eléctricos, automotoras, locomotivas a vapor, caruagens, autobuses, material de aviação, motores industriais, tractores agrícolas, etc.. No nosso País, um departamento da *Fiat* mundial é a *Fiat Portuguesa*, que tem como director-geral o distinto engenheiro sr. Giuseppe Carbonaro e como subdirector o sr. Giuseppe Guarnero. De há muito instalada na Avenida da Liberdade em edifício próprio, que foi então inaugurado pelo saudoso General Carmona, a sua sede tornou-se exígua para o movimento das operações. Tornara-se necessá-

rio também alargar stands, depósitos, oficinas, armazéns e muitas outras secções e dependências. O extraordinário incremento da *Fiat Portuguesa* exigia as novas instalações que hoje ocupa.

Essas instalações são grandiosas, imponentes mesmo. Ocupam um belo e amplo edifício de linhas modernas que honram a arquitectura portuguesa, situado na Avenida Duarte Pacheco. Obra monumental de sugestivo e audacioso traçado, a nova sede da *Fiat Portuguesa* ocupa uma área de quatro mil e quinhentos metros quadrados.

E' mais um admirável trabalho do conhecido construtor Manuel Nunes Tiago, com a colaboração a todos os títulos brilhante do architecto Joaquim Ferreira e do engenheiro Nunes Leitão Abrantes, aos quais não se pode igualmente regatear louvores pelo esmero da planificação e execução duma obra de tal envergadura, que alia a mais elevada noção estética aos requisitos duma construção airosa para os fins a que se destina. No rodapé do magnificante bloco de mármore de Extremoz e cantaria da melhor, exhibe-se o espaçoso stand, situam-se os escritórios comerciais com as suas diversas secções, o depósito de carros novos com capacidade para mais de 30 veículos e os armazéns de peças sobressalentes para venda ao público.

O «hall» principal é de uma atraente beleza.

No primeiro piso estão os serviços do Escritório Geral, a Direcção e os Serviços de Administração, além dum depósito para 80 automóveis, um armazém de peças subressalentes para serviço das oficinas, e uma secção de reparações impecavelmente montada dispondo de oficinas de trabalhos de carroceria, de pintura, de electricista, instalações de forja, etc.. Neste piso encontram-se ainda amplas salas de experiência de motores, e estão instalados os serviços de limpeza de car-

(Continua na página 319)



EXECUTOU TODOS OS TRABALHOS
DE PINTURA NAS NOVAS
INSTALAÇÕES DA

FIAT Portuguesa

RUA DA BELA VISTA À GRAÇA, 130 — LISBOA

Telefone 84 7874

DOMINGOS JOSÉ SOUTO

As Novas Instalações
da
FIAT PORTUGUESA

Consumiram milhares de metros
quadrados de vidro de várias
qualidades, que foi totalmente
fornecido e colocado pela

SIVEL

Sociedade Industrial de Vidros e Espelhos, L.da

Campo dos Mártires da Pátria, 97 — Lisboa
Telef. 51325 End. Teleg. «SIVEL»

Vidros nacionais e estrangeiros de todas as quali-
dades para todos os fins * Colocações imediatas
em automóveis e camionetes * Envidraçamento de
prédios, estabelecimentos, etc. * Colocações de gran-
des montras em cristal com a superfície até 16m²
— em qualquer ponto do País —

- Fábrica de Espelhagem ■ Biselagem ■
- Gravura ■

Fundição e Construção Mecânicas

S. A. R. L.

OEIRAS

executou as instalações
de aquecimento central
da nova sede da **FIAT PORTUGUESA**

Fábrica em OEIRAS — Telef. 324

Secção de Instalação de Aquecimento Central

Avenida António Augusto de Aguiar, 7-A

Telef. 4 1110 — LISBOA

uma marca



uma garantia

ROBBIALAC

foram as tintas preferidas para a
pintura das novas instalações da
FIAT PORTUGUESA

*Todos os trabalhos de ferraria das novas instalações
da FIAT PORTUGUESA foram executados pela*

FERRARIA FRANCO PORTUGUESA

(ALFREDO FRANCO)

Sede: DAMAIA (junto ao apeadelro) — Telef. Amadora 1009
Campo Grande, 288 — Telef. 79313

SERRALHARIA — CROMAGEM — CONSTRUÇÕES METÁLICAS — MOBILIÁRIO DE AÇO — CANALIZAÇÕES
SOLDADURA ELÉCTRICA — METALIZAÇÃO — FABRICO ELÉCTRICO
DE CAIXILHOS — ELEVADORES E MONTA-CARGAS

FIAT PORTUGUESA, L.^{DA}

(Continuação da página 317)

ros, e uma vasta Estação de Serviço para lubrificação e outros trabalhos.

O segundo piso reúne o salão-refeitório para o pessoal, o vestiário com instalações de lavabos, chuveiros e outras comodidades, os arquivos, etc. A construção da nova sede executou-se em 14 meses e foi possível este tempo-recorde numa obra que é, sem dúvida, uma realização das mais importantes, graças ao espírito de cooperação de quantos nela intervieram.

A casa Domingos José Souto incumbiu-se de todos os trabalhos em pintura do edifício da nova sede; à Fundição e Construção Mecânica de Oeiras confiou-se a instalação de aquecimento central; o vidro utilizado foi exclusivamente fornecido pela firma Sivel; as tintas empregadas são da reputada marca Robbialac; a execução de trabalhos em ferro, foi feita pela Ferraria Franco Portuguesa; todo o material de escritório e diversos acessórios para outras secções são da Sociedade de Equipamento de Escritório e as instalações eléctricas de luz e força motriz executou-as a casa Justo Menezes.

Sociedade Equipamento de Escritório, L.^{da}



Praça dos Restauradores, 53, 1.º

LISBOA

TELEFONE: 2 4986



**FORNECEDORES DE PRATELEIRAS
E MOBILIÁRIO METÁLICO PARA
AS NOVAS INSTALAÇÕES DA**

F I A T

JUSTO MENEZES

Rua Artilharia Um, 66 a 72

Telefones: 51495, 43086

LISBOA

**Fez todas as instalações eléctricas de luz
e força motriz no edifício da nova sede
da FIAT PORTUGUESA**



NOS COMBOIOS DA ESCÓCIA

O gaiteiro do «Correio» para Inverness

Por CARLOS DE BRITO LEAL

PARA quem vem de Inglaterra com destino às províncias do norte da Escócia, — as *highlands* — a estação de trasbordo é em Perth, uma «gare» comprida e espalhada sob sólidos e altos telheiros de ferro negro, onde, numa penumbra cor de fava torrada, se entrelaçam as vias férreas que de Glasgow e Edimburgo se dirigem a Dundee, Aberdeen e Inverness.

A cena e a sinfonia são as mesmas de todos os grandes entroncamentos britânicos: o ecoar dos altofalantes avisando os destinos, horas e plataformas da partida, o entrechocar metálico dos vagões que vão sendo atrelados, o chilrear dos apitos de rouxinol que comandam as manobras e o resfolegar de uma ou outra máquina sobrepondo-se ao pregão gutural de algum vendedor de jornais por entre a chusma de passageiros que, aparentemente sem pressa, calmos e silenciosos, se encaminham com passadas largas e cadenciadas, a tomar os seus lugares nos vários comboios enfileirados ao longo dos cais.

Nessa cena e sinfonia ferroviária, os meus ouvidos, habituados àqueloutro «contra-ponto» que tanto anima as principais estações do meu País, sentem, porém, a falta dos persistentes e repetidos silvos das locomotivas e o toque vibrante das cornetas que apontam as manobras, que na Escócia são feitas, de preferência, mais com sinais visuais do que sonoros.

E como português, filho de uma terra cheia de sol e de ruído, todo aquele tráfego parece-me ser feito mais em surdina e em «tom menor» do que em «tom natural» altosonante e alegre.

Faltam apenas três minutos para a partida do comboio-correio que me conduz a Inverness e no meu compartimento acaba de entrar um escocês, espécie de velho gigante de barbaça ainda ruiva, paletó de xadrez cor de pinhão e amplos cal-

ções — figurino de palhaço — sobre umas meias de lã grossa, aos losangos pardos e castanhos. Na cabeça traz uma boina com uma borla felpuda, modelo marinheiro francês, e na boca um cachimbo avantajado de onde saem espessas nuvens de um fumo que cheira a melaço e a figos passados.

Ao colocar cautelosamente, na rede para bagagem, uma caixa comprida que deve conter uma gaita de foles, eu adivinho-lhe na algibeira do casaco abotoado, o volume de um frasco de bom whisky, tão escocês como ele, cuja tampa de rosca metálica aflora indiscretamente entre as páginas dobradas de um jornal de Edimburgo.

À hora exacta, sem que apareça o costumado retardatário esbaforido do meu País, o comboio começa a mover-se. Primeiro muito lentamente para que alguém ainda no cais possa subir para o vagão e depois, pouco a pouco, vai acelerando até que, já fora da «gare», inicia a sua marcha normal.

Em breve ficam para trás as últimas casas de Perth e agora com mais velocidade o «correio» para Inverness corre pela campina verde-esmeralda onde rebanhos de grandes carneiros, cuja lã nos dá o «fio de escócia» das nossas peúgas, pastam pachorrentos e indiferentes à chuvinha subtil e infalível de quase todas as manhãs cinzentas da velha Escócia.

No outro canto do compartimento o meu companheiro de viagem mira-me com curiosidade. Os seus olhos de um azul transparente parecem cintilar por debaixo das suas espessas sobrancelhas cor de palha e para variar vai alternando as fumadas do seu cachimbo com algumas boas goladas do seu frasco de whisky.

Deve ser um escocês jovial e conversador, porque logo puxando da sua bolsa de tabaco, quer

que eu dele também fume, disparando-me à queima roupa, para meter conversa:

— Fine weather! Nice morning!

Belo tempo! Linda manhã!

Faço uma careta, mas por cortesia concordo, pensando com os meus botões se as manhãs sombrias de um mau Inverno em Portugal, não serão por ventura também *nice mornings* na Escócia...

Mas o comboio parara e o meu companheiro abrindo depressa a portinhola desceu e correu para a estação de onde, pouco tempo decorrido, voltou com ar satisfeito.

Ouviu-se o rouxinol da partida e a nossa conversa prosseguiu.

Uma hora mais tarde tínhamos abordado todos os assuntos e já eu sabia que ele se chamava Macdonald, ia, como eu, para Inverness, que a sua maior paixão era tocar gaita de foles e que só saíra da Escócia durante a primeira guerra mundial para combater em França, onde falara com portugueses dos quais, assim me afirmou, guardava a melhor das impressões.

— Os portugueses davam-se melhor connosco do que com os ingleses — disse-me ele.

Em contrapartida manifestei-lhe a minha admiração pelas faculdades de trabalho do povo escocês e principalmente pelo seu célebre e incomparável espírito de economia, asseverando-lhe:

— Diz-se em todo o mundo que é o único povo que sabe gastar sempre o menos possível, para sempre economizar o mais que pode!

— Isso é uma verdade! — respondeu-me ele. Os escoceses acham sempre maneira de poupar dinheiro.

E acrescentou:

— Olhe eu, por exemplo, aqui...

Mas calara-se ao ver que o comboio ia parar e abrindo rapidamente a portinhola, mais uma vez saltou ligeiro para o cais e correu, como de costume, para dentro da estação, voltando pouco depois.

Deve ser algum fiscal ou inspector da Companhia, pensei eu.

O comboio partira e serpenteava agora em plena região montanhosa. À luz sempre fôsea do meio dia, os montes sucediam-se cobertos por uma espessa capa de urze em flôr cor de púrpura — a *heather* da Escócia — que dá à paisagem do país uma beleza talvez única no mundo.

Era a charneca florida — a *glen* escocesa — ora elevando-se em altos montes, ora estendendo-se até às margens de algum lago verde-escuro de águas imóveis, prolongando-se ao longo de um vale distante.

Tudo reflectia tranquilidade e paz.

Toda a Escócia dos escoceses, com os seus silêncios, as suas meias palavras e os seus gestos lentos e comedidos, estava ali, na serenidade da-

quela charneca, daquela *glen*, côr de púrpura, na serenidade daquela luz suave e na serenidade dos seus lagos de águas tranquilas — os *lochs* — onde nem sequer boiava uma folha ou a aragem enrugava um gota.

E fiquei-me a pensar como teria sido possível arrancar daquela luz tão branda e daquele ambiente tão quieto, os homens ousados e decididos que ao toque dos seus tambores e das suas gaitas de foles, tão bravamente se bateram não só em Waterloo, como na Flandres e depois na Normandia.

Mister Macdonald olhava também a paisagem com ar recolhido, mas o comboio ia parar em Kincraig e logo ele se pôs de pé, a mão já no fecho da portinhola para descer para o cais de pedrinha miúda, à maneira dos nossos jardins. E a cena repetiu-se: dirigiu-se para dentro da estação, demorou-se dois minutos e voltou para o vagão com um ar mais satisfeito.

A inspecção corre bem, pensei eu. O pessoal da Companhia cumpre os seus deveres.

A viagem durava há quase quatro horas e éramos já dois amigos.

A meu pedido, mister Macdonald acedeu mesmo em abrir a sua caixa comprida de onde tirou religiosamente a sua gaita de foles. De pé, avançando um pouco a perna direita, na posição clássica do tocador, deu algumas assopradas vigorosas para encher o fole e passou a mimosear os meus ouvidos com marchas, *reels* e *strathpeys*, espécie de fandangos cadenciados que só os escoceses sabem dançar.

Mas o concerto teve que ser interrompido bruscamente, porque o comboio parara em Dalwhinnie e o meu companheiro teve que descer para proceder à inspecção.

Assim sucedeu nas estações de Kingussie, Tomatin, Aviemore e em todas as outras.

Aproximávamo-nos de Moy, a última antes de chegarmos a Inverness, quando eu por curiosidade lhe perguntei:

— É então inspector da Companhia dos Caminhos de Ferro? Da «Caledonia Railway»?

Com o ar mais admirado deste mundo, fitou-me e disse apenas:

— Mas porquê?!

— Porque desceu em todas as estações onde o comboio parou, decerto para ir conferenciar com o pessoal...

Mister Macdonald soltou uma ruidosa gargalhada e depois muito sério, explicou:

— Quando há pouco ouvi o seu elogio ao espírito de economia dos escoceses, eu ia contar-lhe o meu caso, mas o comboio parava em Blair-Athol e eu tive que descer. Como não voltámos ao assunto posso agora dizer-lhe.

Aguardei surpreso e ele continuou:

— Não senhor! Não sou inspector, nem fiscal da Companhia, nem sequer ferroviário. Fui mestre de uma banda de gaiteiros de um regimento escocês e agora sou apenas um militar reformado e um cardíaco em eminente perigo de vida.

Olhei-o cada vez mais surpreendido, sem compreender a significação das suas palavras, mas ele prosseguiu:

— Venho de Edimburgo onde fui consultar um especialista que conseguiu convencer-me que, visto eu ser um cardíaco que não se abstém de fumar, de beber whisky e de tocar gaita de foles, posso por isso vir a morrer de um momento para o outro.

Continuei sem perceber e ele então concluiu:

— Por esse motivo não comprei um bilhete directo de Perth para Inverness porque poderia ter morrido pelo caminho e assim tenho vindo a comprar os bilhetes de estação para estação, apenas por... espírito de economia!

Olhei-o boquiaberto e senti que um calafrio me percorria a espinha. Felizmente havíamos chegado a Inverness. Levantei-me sem dizer palavra, despedi-me apertando-lhe a mão e saltei apressado para o cais para assim poder melhor respirar undo.

Já no átrio da estação vi mister Macdonald com a sua inseparável caixa comprida a correr excitadíssimo para o compartimento onde havíamos viajado.

Parei para ver do que se tratava e prestar-lhe qualquer auxílio. Voltou pouco depois e vendo-me, correu para mim e disse com um ar apouquentado:

— Perdi um volume de bagagem! Um volume que me faz grande falta! Não está no compartimento e vou apresentar a minha reclamação à secção da bagagem perdida.

— Mas mister Macdonald só trazia a sua gaita de foles. Eu vi que não trazia mais nada!

Ele parecia não me ouvir. Perdera toda a calma e com a maior das emoções, repetia-me:

— Faz-me uma falta que não pode imaginar!

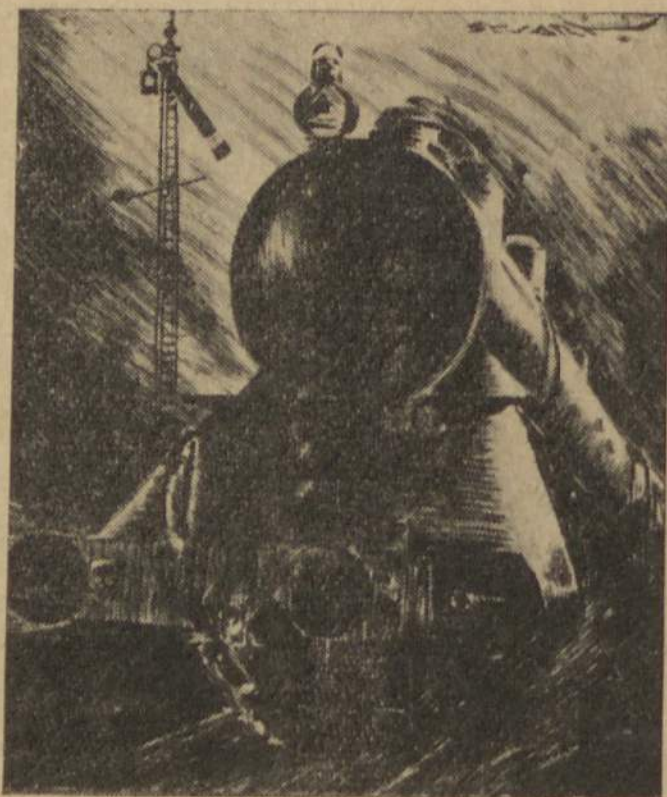
— Que perdeu então? perguntei-lhe.

— Perdi a tampa do meu frasco de Whisky!!!

E largou a correr para as Reclamações.

.

Já a caminho do Hotel, eu perguntava a mim próprio se haveria em qualquer parte do mundo algum grande financeiro ou economista célebre capaz de bater o *record* de parcimónia atingido pelo escocês Macdonald...



CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XII

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

AS suas ruas pitorescas; os seus templos e palácios; os habitantes das províncias, quando vêm à feira semanal, com seus trajes característicos; enfim, para o nosso espírito observador, todo este ambiente é admirável. Causa-nos viva emoção a grandeza desta terra onde se evoca, permanentemente, a Doutora Santa Tereza de Jesus.

Constituiria falta imperdoável sair de A'vila sem vêr a sua Catedral, um dos melhores exemplares do estilo ogival de Espanha. Esta Catedral sofreu várias obras e transformações que contribuíram para o seu embelezamento. Dão-lhe um aspecto de fortaleza as suas imponentes portas, a do Norte, conhecida pela Porta dos Apóstolos, e a do Poente.

Dignos de atenção são ainda a Basílica de São Vicente; a Igreja de S. Pedro; o Convento de S. Tomás e o Templo de Santa Tereza, edifício de estilo barroco, que foi construído no mesmo sítio onde esteve a casa em que nasceu Santa Tereza. A fachada deste formoso templo está dividida em três corpos, e o interior tem três naves. À esquerda da capela maior está à vista a porta da que foi habitação da fundadora, hoje convertida em capela, a que preside a sua imagem bastante venerada pelo povo espanhol.

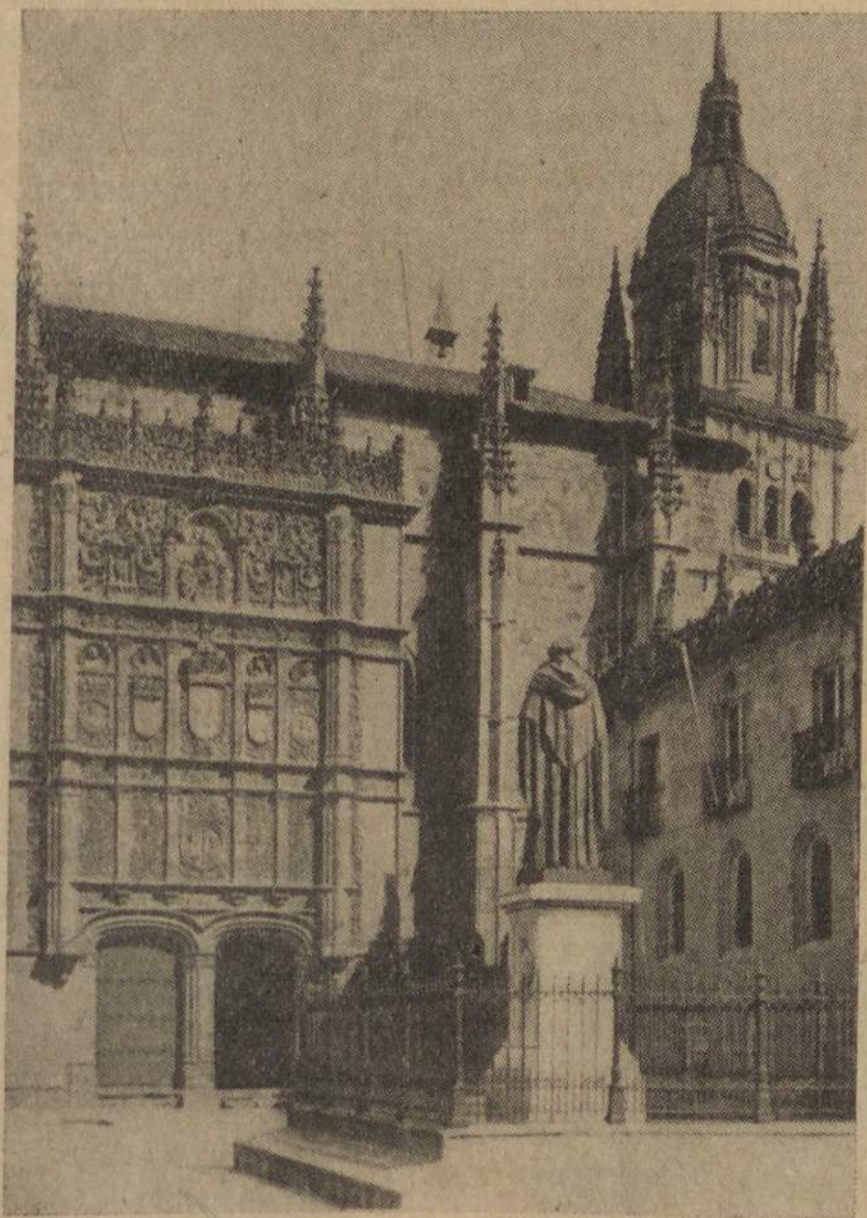
Existem ainda Palácios e casas fortes dos Séculos XIV e XVII; museus e bibliotecas como os de Arte Popu-

lar, Provincial, Taurino, Teresiana e Real Convento de São Tomás.

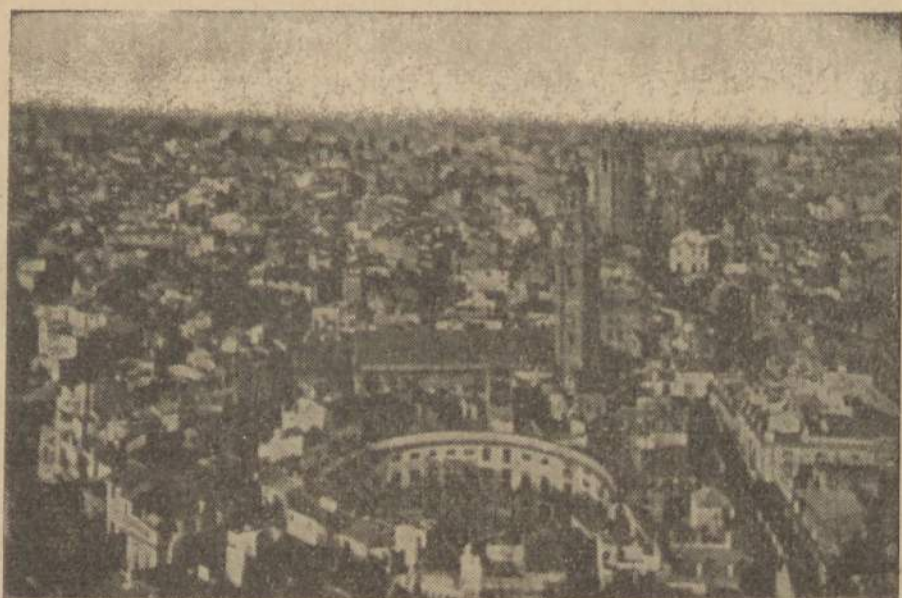
Já que nos referimos a Salamanca e dissemos que merecia demorada visita a cidade de Avila, e aconselhámos pernoitar em Ciudad Rodrigo, devemos acrescentar e esclarecer que não se pode passar pela estrada directamente à fronteira sem visitar Salamanca, que fica a Oeste de Portugal. A área do distrito de Salamanca é de 12.793 quilómetros quadrados com uma população total de 360.000 habitantes. A cidade, que dista de Madrid 212 quilómetros, tem mais de quarenta mil habitantes. É uma cidade histórica com sua Catedral nova, fundada

pelos Reis Católicos no ano de 1523. A Catedral velha data do século XII. Deve ver-se a Universidade; a Casa das Conchas, onde se instalaram os Carlistas durante a última guerra civil; o Convento de São Domingo e a Praça Mayor—a praça mais simpática no seu género e que foi teatro de grandes manifestações quando por ali passaram, às centenas, os camiões que o Major Botelho Moniz fez conduzir com géneros dos portugueses oferecidos às tropas espanholas.

Mas voltemos a Madrid para continuar as pequenas excursões à volta da «hermosa» cidade. Finalizemos agora essas excursões com a visita a Segóvia, que fica a 88 quilómetros de distância. Tem 6.900 quilómetros quadrados a sua área e uma população superior a 160.000



Estátua de Frei Luís de Leon, em frente da fachada da Universidade de Salamanca



VALÊNCIA — Vista geral da cidade

habitantes. Saímos pela estrada de Corunha. Durante o trajecto, atravessamos aldeias curiosas, como as de Las Rosas, Torredones e Villalba, localidade onde tomámos a estrada de segunda ordem para Segóvia, encontrando ainda Novacerrada, Porto de Novacerrada, (com 1844 metros de altura) e La Granja, com esplêndido palácio, fontes e jardins. Segóvia é valorizada pelo seu aqueduto, obra monumental do Imperador Trajano, e reputado como o mais grandioso monumento da antiguidade.

Uma vez na praça Maior da cidade, visitemos, seguidamente, o convento de Corpus Christi, a Igreja de S. Martin, a Casa de João Bravo, a Casa do Marquês de Lozoya, Casa dos Correios, Garcia González, Escola de Artes e Ofícios, a Casa dos Bicos, o Aqueduto, a Academia de Artilharia e várias igrejas e conventos com adornos de grande valor.

A Catedral segoviana é o último dos monumentos ogivais espanhóis e conserva a pureza do gótico do Século XIII. A sua torre tem 88 metros e era mais alta que a da Giralda, de Sevilha, mas um raio apeou-lhe vinte e dois pés. Os Reis que por ali passaram doaram-lhe verdadeiras maravilhas que, garbosamente, se apresentam aos olhos do turista apreciador de verdadeiras obras de arte.

O Alcazar, edifício cujo nome árabe significa Casa Real, é de grande esplendor e ignora-se a data da sua construção, supondo-se que é posterior à dominação romana. Na parte histórica tem de notável, desde a época de Afonso VI, que reconquistou Segóvia, até 1570, em que se casou Filipe II com



VALÊNCIA — A «Lonja»

D. Ana de Austria, o facto de Alcazar de Segóvia ter sido Casa Real, ali se tendo reunido várias vezes as Cortes de Castela. Dali saiu em 15 de Dezembro de 1474, para ser coroada, a Rainha Isabel — a Católica. Este edifício foi por várias vezes destruído pelo fogo, sendo a última em 1862. Filipe II converteu a fortaleza em prisão de Estado. Hoje é Arquivo militar e Museu de Artilharia.

Esta viagem pode fazer-se tanto de automóvel como em comboio. Mas, neste último meio de transporte, há que lutar para se conseguir bilhetes durante a época das férias. É muito possível que essas dificuldades desapareçam com os melhoramentos que vão ser introduzidos nas linhas espanholas.

Saindo de Madrid em direcção a Barcelona há toda a conveniência em pernoitar em Valência. São 490 quilómetros a percorrer para o viajante apreciar a terceira cidade da Espanha, pela sua enorme população e pela sua riqueza. Valência del Cid, como é conhecida, é uma cidade interessante. Com magníficos estabelecimentos, é um meio comercial muitíssimo importante e os seus edifícios majestosos, por vezes, fazem-nos lembrar Madrid.

Fomos de comboio, e, ao sairmos da *gare*, ocupámos um daqueles antigos trens puxados por um cavalicoque. Mal o cavalo inicia um trote curto, aparece-nos um guarda a perguntar qual o nosso destino. Respondemos que iamos para o Hotel Venecia.

(Continua)



VALÊNCIA — Praça do Caudillo



VALÊNCIA — Pormenor do seu importante porto

Os nossos mortos

DR. JOÃO CALADO RODRIGUES

A notícia do falecimento do Dr. João Calado Rodrigues, em Mação, no dia 31 de Outubro, surpreendeu-nos dolorosamente. Poucos dias antes havíamos recebido uma carta em que nos comunicava a notícia do seu esplêndido estado de saúde e da disposição optimista em que se encontrava de viver ainda por muitos anos. A morte, no entanto, já lhe rondava à porta.

O Dr. João Calado Rodrigues, que exerceu, durante alguns anos, as funções de Secretário da Redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da «Revista Insular e de Turismo», era natural de Galveias (Ponte de Sôr), e formara-se em Direito, na Universidade de Coimbra.

Tendo iniciado a sua vida pública como notário, em Borba, foi depois eleito deputado pelo círculo de Tomar e, depois, nomeado secretário da Câmara dos Deputados.

Muito culto, com a paixão do jornalismo, desde 1905 que colaborava, brilhantemente, em jornais, tendo fundado e dirigido alguns.

Em 1919, de colaboração com outros profissionais da Imprensa, fundou a «Casa dos Jornalistas», ideia generosa que, contudo, teve uma vida efémera.

Tendo acompanhado a vida política de Sidónio Pais, exerceu as funções de redactor da «Situação» e fundou e dirigiu o «Jornal da Tarde», cujas sátiras políticas lhe conferiram excelente reputação de polemista.

Os problemas da assistência também o interessaram e criou, numa das Cozinhas Económicas de Lisboa, um Restaurante Económico, que precedeu, de alguns anos, os Refeitórios que a F. N. A. T. estabeleceu na capital.

Sempre generoso, com um sentido de confraternização cristã e humana, o Dr. João Calado Rodrigues fundou em Mação, onde, desde 1939, exercia as funções de conservador do Registo Civil, a Casa dos Pobres, para extinguir a mendicância das ruas. Essa obra de assistência, iniciada em 1945, recebia um subsídio mensal do próprio fundador, que não era rico — sublinhe-se.

Além desse subsídio, o Dr. Calado Rodrigues fornecia aos pobres um jantar aos domingos, passando depois a contemplá-los com duas refeições semanais.

Foi ele também um dos animadores do cortejo de oferendas realizado há anos em favor do Hospital da Misericórdia daquela vila. Fundador e director do jornal «Concelho de Mação», o Dr. Calado Rodrigues agitou nas suas colunas assuntos

Inaugura-se hoje, em Loulé, o Monumento ao Engenheiro DUARTE PACHECO

Hoje, 16 do corrente, data que ficará memorável para Loulé, inaugura-se naquela progressiva e formosa vila algarvia um belo monumento, como homenagem de gratidão das Câmaras Municipais do País à memória do ministro das Obras Públicas Duarte Pacheco.

As cerimónias da inauguração desse monumento obedecem ao seguinte programa:

Às 9 horas, missa de sufrágio mandada rezar pela Câmara Municipal de Loulé, na Igreja Matriz; seguidamente, descerramento de uma lápide na casa onde nasceu Duarte Pacheco, acto que será presidido pelo sr. Governador Civil de Faro, Eng.º Manuel Mascarenhas Gaivão; às 14 horas, exéquias solenes, a grande instrumental, na Igreja Matriz, sob a presidência do Senhor Bispo Coadjuutor do Algarve, Frei Francisco Rendeiro, O. P. e com a assistência de vários membros do Governo.

Após as exéquias solenes, proceder-se-á ao descerramento do busto do saudoso ministro das Obras Públicas por um membro da família, discursando nessa ocasião os srs. Presidente da Câmara Municipal de Loulé e da Câmara Municipal de Lisboa, este em nome de todos os municípios do País.

Com a construção deste monumento, de cujo projecto é autor o sr. Prof. Luís Cristino da Silva, com a colaboração de distintos escultores, que ofereceram desinteressadamente os seus trabalhos à Nação, Loulé dá uma prova do seu bairrismo e do seu civismo.

de grande interesse regional. O jornalista e o homem de coração viveram sempre juntos.

O seu funeral, precedido de missa de corpo presente, foi imensamente concorrido por pessoas de todas as categorias sociais, tendo proferido, no cemitério, algumas palavras de derradeira homenagem às suas virtudes de cidadão, o sr. Dr. Abílio Tavares, governador civil do distrito de Santarém.

Com o falecimento do Dr. João Calado Rodrigues, a vila de Mação perdeu um grande amigo e os pobres um protector generoso.

É com saudade e tristeza que escrevemos estas singelas palavras de homenagem à sua memória. O Dr. Calado Rodrigues foi um homem de bem.

À família enlutada dirigimos a expressão dos nossos sentidos pêsames.

Vida Ferroviária

Alexandre Correia Matias e os seus 55 anos de serviço na C. P.

Por motivo de ter completado 55 anos de serviço exemplar, o pessoal da 6.^a Circunscrição das Divisões de Exploração e Comercial, promoveu, no Barreiro, um banquete de confraternização ferroviária em homenagem ao seu antigo chefe, sr. Alexandre Correia Matias.

Presidiu ao banquete, que reuniu uma centena de convivas, o sr. Professor Doutor João Faria Lapa, chefe da Divisão Comercial, e nosso ilustre colaborador, que recebera também o encargo de representar, naquela homenagem, o sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, Director-geral da C. P.

Na mesa de honra, viam-se ainda os srs. Eng.^o Adriano Baptista, Chefe de Serviço do Movimento; Eng.^o Manuel da Silva Bruschy, Chefe da Circunscrição de Material e Tracção; Eng.^o Manitto Torres, e o Chefe de Serviço da Sociedade Estoril, sr. Morgado.

O banquete, como todas as festas ferroviárias, decorreu com animação e verdadeiro sentido de camaradagem.

Em nome da comissão organizadora usou da palavra, antes de se iniciar o almoço, o sr. João dos Santos Pratas, que depois de ter enaltecido as qualidades do homenageado, como chefe, como colega, como amigo e como homem de disciplina, lhe ofereceu um estojo contendo um relógio e pulseira de ouro com a seguinte dedicatória. «Oferta do pessoal da 6.^a Circunscrição das Divisões da Exploração e Comercial».

Aos brindes, falaram os srs. António Dias Ferro Júnior, chefe de estação; Fonseca Vaz, Inspector Técnico; Oliveira da Silva, agente superior dos serviços comerciais; Eng.^o Adriano Baptista, Eng.^o Manitto Torres e Chefe de Serviço Morgado. Por último, falou o sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, que ao elogiar o homenageado e depois de ter feito algumas considerações sobre o dever social de trabalho, afirmou, com orgulho, ser filho de um ferroviário.

Associou-se também a esta homenagem um grupo de pupilos do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, que lhe ofereceu um lindo ramo de flores.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao sr. Alexandre Correia Matias os seus sinceros parabéns por ter sido alvo de uma justa manifestação de respeito e amizade por parte dos seus camaradas ferroviários.

Jardim Zoológico

Inauguração de cinco novos melhoramentos

O Jardim Zoológico, um dos grandes títulos de nobreza desta encantadora cidade de Lisboa, tem agora patentes ao público mais cinco novos melhoramentos: um pombal para centos de pombos; três recintos para antílopes, e uma pateira, estando em curso, para, muito brevemente, serem inauguradas, as seguintes obras:

Nova instalação para ursos (três casas acasteladas em três recintos seguidos); o castelo das águas reais, com 10 metros de altura; e o palácio das araras, com doze compartimentos, para inverno e verão.

A Imprensa e numerosos convidados, por amável deferência do sr. Professor Fernando Emydio da Silva, assistiram, na tarde de 5 de Novembro, não só à inauguração dos novos melhoramentos mas também à distribuição de diplomas aos alunos aprovados nos exames de terceira e quarta classes da «Escola António Loureiro» (menores e adultos), à distribuição de diplomas e relógios de prata aos funcionários que completaram 25 anos de serviço, e à entrega do Prémio «Manuel Emydio da Silva» a três tratadores.

O sr. Professor Fernando Emydio da Silva abriu a sessão, que precedeu à entrega dos referidos diplomas e prémios, com algumas palavras, com aquela elegância do estilo que tanto lhe admiramos, nelas anunciando a celebração, em Maio do ano próximo, dos 70 anos da vida do Jardim Zoológico e a da sua transferência, há meio século, do parque da Palhavã para o parque das Laranjeiras. Depois, referiu-se ao significado da festa escolar, salientando que, antes da campanha do Estado, o Jardim Zoológico já contribuía para a diminuição do número de analfabetos.

Após a sessão de distribuição de diplomas e prémios, foi servido a todos os convidados um delicioso serviço de chá.

* * *

Como de costume, recebemos, no dia de Finados, por amável oferta do ilustre Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico, um lindo ramo de flores, que muito agradecemos.

O CAMINHO DE FERRO TRANSPORTA.

O SEGURO GARANTE... E A

ULTRAMARINA

SEGURA!

ENG.^o ESPREGUEIRA MENDES

O Encarregado de Negócios da Nunciatura, monsenhor Mongonni, entregou, em nome de Sua Santidade o Papa, as insígnias da Comenda da Ordem de S. Gregório Magno ao sr. Eng. Espregueira Mendes, com que foi agraciado pela Santa Sé, por motivo da sua colaboração, como Director-Geral da C. P., nas cerimónias de encerramento do Ano Santo, em Fátima.

Ao sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes apresentamos as nossas cordiais felicitações pela alta distinção recebida.

Uma justa homenagem

A Câmara de Sintra deliberou conceder ao antigo Inspector Eduardo Frutuoso Gaio a medalha de ouro de 1.^a classe por serviços prestados àquela vila

A Câmara Municipal de Sintra, por proposta do seu presidente, sr. Dr. César Moreira Baptista, atribuiu a medalha de ouro de 1.^a classe ao distinto sintrense e Inspector da C. P., sr. Eduardo Frutuoso Gaio, pelos relevantes serviços prestados durante muitos anos de actividade em favor daquela famosa estância turística e seu concelho, serviços esses que culminaram com a admirável organização das festas de Nossa Senhora do Cabo, que atraíram à vila milhares de forasteiros.

A medalha foi entregue no sábado passado, durante o jantar de homenagem que foi oferecido em Sintra, àquele distinto ferroviário, a quem, por tal motivo, apresentamos os nossos cumprimentos de vivas felicitações.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O sr. engenheiro Raimundo A. Rodrigues Serrão, do quadro dos engenheiros do Ultramar e antigo governador da província da Guiné, foi nomeado para exercer, em comissão, as funções de director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola.

— Os engenheiros srs. Vitor Augusto de Sousa e Luís H. Ervedosa Abreu foram reconduzidos nos cargos que exercem, em Angola, de engenheiros de 2.^a classe do quadro comum dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes do Ultramar.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Novembro de 1903)

Direcção dos caminhos de ferro de Loanda

Por decreto de 3 do corrente, foram creadas a direcção dos caminhos de ferro de Loanda á qual incumbem: os estudos, construcção e exploração do caminho de ferro de Malange, a fiscalização da exploração do caminho de ferro de Ambaca e da concessão de carreiras automoveis nos districtos de Loanda e da Lunda; e uma commissão denominada commissão do caminho de ferro de Malange, composta do governador geral de Angola, presidente, do procurador da corôa e fazenda, do director das obras publicas da provincia, do engenheiro director dos caminhos de ferro de Loanda e de um empregado da direcção d'estes caminhos de ferro que servirá de secretario sem voto.

Esta commissão approva as variantes, projectos, obras, delibera sobre o systema de construcção, contracta obras e fornecimentos até 30 contos, fixa os prazos, resolve sobre a abertura d'exploração, approva os regulamentos de serviço e trata de todos os mais assumptos relacionados com estes.

Os serviços da viação dos caminhos de ferro de Loanda tem duas divisões: a da fiscalização e a da construcção e exploração.

Ao engenheiro director dos caminhos de ferro de Loanda compete a direcção e fiscalização de todos os serviços a cargo d'esta direcção, distribuir o pessoal e contractar obras ou fornecimentos em Africa até a importancia de 500\$00 réis.

Linhas portuguezas

Cintra á Praia das Maças.—Fizeram-se no dia 13 as primeiras experiencias da tracção dos carros entre a cocheira, installada na Ribeira, e a Estephania, dando o melhor resultado.

Os carros são elegantes e com todas as commodidades; mesmo superiores aos de Lisboa.

A's experiencias assistiram varios membros da direcção, com exclusão do sr. conselheiro Custodio Borja, presidente do conselho de administração, por estar de nojo pela morte de sua enteada.

Brevemente se realizarão as experiencias officiaes sendo logo depois aberta ao serviço esta linha que reputamos de primeira importancia e que nos merece a maior sympathia por ser a companhia toda constituida com capital portuguez.

Compreende-se quanto esforço representa, ainda hoje entre nós, uma empresa d'este genero, e justo é registar que o bom resultado se deve ao incansavel trabalho dos srs. Custodio Borja, Collares Pereira e coronel Barbosa du Bocage.

Ponte de Sôr — Está já aprovado o ante-projecto do 1.^o lanço da 2.^a secção entre Arraiolos e proximidades de Pavia. Brevemente será apresentado o projecto definitivo do 1.^o lanço Evora a Divor, que entrará desde logo em construcção.

Publicações recebidas

A Indústria do Norte — Suplemento especial desta revista dedicado ao Plano de Fomento Nacional para 1953-1958.

Em comemoração dos Vinte e Cinco Anos da Governação do Senhor Presidente do Conselho, Doutor António de Oliveira Salazar, a Associação Industrial Portuense, proprietária da revista *A Indústria do Norte*, editou um suplemento especial desta publicação, dedicado ao Plano de Fomento Nacional para 1953-1958.

Além do texto integral do Plano de Fomento e dos discursos dos Deputados na Assembleia Nacional, o volume presente insere, nas primeiras páginas, as fotografias, notavelmente reproduzidas, do sr. Presidente da República e do sr. Presidente do Conselho.

Numerosas páginas publicitárias encerram o volume, como documentário eloquente da importância industrial do Norte do País.

Memórias da Ordem dos Engenheiros

Recebemos nesta redacção o fascículo III do volume I das Memórias da Ordem dos Engenheiros, cujo sumário damos em seguida:

Problemas económicos da distribuição de energia eléctrica — pelo Eng. Paulo T. G. de Barros; A coordenação da produção de energia eléctrica no Plano Nacional, pelo eng. Ilídio Mariz Simões; o Plano de Fomento, a Indústria Química e a Técnica, Eng. José Mercier Marques; Viga contínua poligonal em planta, pelo Eng. Adolfo Maria da Cunha Amaral; Avaliação de caudais de máxima cheia, pelo Eng. Estêvão Mendonça Lama e Oliveira; Correlação entre o equivalente da humi-

dade do campo e a granulometria dos solos, pelo Eng. Manuel Pimentel Pereira dos Santos; cálculo de maciços de fundação sujeitos a acções horizontais exteriores, pelo eng. Armando Firmino dos Santos; Activantes, emulsões diversas, misturas betuminosas a frio, pelo Eng. M. R. Eliás da Costa e Subsídios para o estudo das questões de urbanismo e habitação da cidade de Lisboa, pelo Eng. Luís Guimarães Lobato.

Anuário dos C. T. T.

O «Anuário dos C. T. T.» recebido, há dias, na nossa redacção, refere-se às actividades e realizações de 1952. Além de estatísticas, o Anuário fornece-nos um noticiário de bastante interesse, de que respigamos as seguintes informações:

Inauguração, em Castelo Branco, de um Posto Clínico para assistência médica e de balneários no edifício da Praça de D. Luís; inauguração do novo edifício de Vila Real, com 4.150^m² de área útil para os serviços; e inauguração, em Março, da Central Telefónica Automática de Viana do Castelo com capacidade para 800 assinantes.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

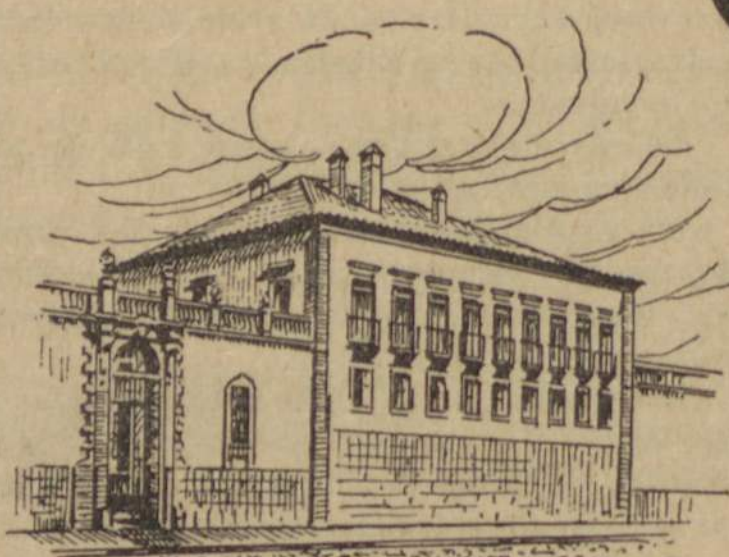
COLISEU — A's 21,30 — Companhia de Circo.

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Luzes da Ribalta»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A Legião dos Zorros»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



ABERTO TODOS OS DIAS, EXCEPTO ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DAS 11 ÀS 17. ENTRADA GRÁTIS.

PASSAM JUNTO DESTE MUSEU:

ELÉCTRICOS DA CARREIRA 9

AUTOCARROS DA CARREIRA 25

Domingos de Lisboa

MUSEU DA CIDADE DE LISBOA

(R. DO AÇÚCAR — POÇO DO BISPO)

INSTALADO no antigo palácio da Mitra, «uma verdadeira pérola dos arredores da Capital», segundo a opinião de Júlio Castilho, o «Museu da Cidade de Lisboa», apesar da sua fundação recente, apresenta já um conjunto de preciosidades que a Câmara Municipal, num esforço incessante, muito se tem empenhado em valorizar, de ano para ano.

Colecções de gravuras e desenhos, alguns dos quais de grande valor documental e artístico, pinturas de artistas portugueses do século XIX e contemporâneos, peças arqueológicas de várias construções desaparecidas, cerâmica, medalhística, etc., constituem o principal recheio deste interessantíssimo Museu que é justo orgulho da cidade de Lisboa.



A excelência das matérias primas empregadas e o mais moderno sistema de fabrico — explicam as características superiores dos PRODUTOS DE FIBRO-CIMENTO

Cimianto

- * Tubos e acessórios, de 40 a 600 m/m, para todos os fins.
- * Chapas lisas e onduladas, para revestimento e cobertura.
- * Reservatórios.
- * Peças moldadas.

Serviços técnicos especializados

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

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

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

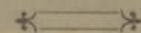
FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA

Telef. 62 ALHANDRA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAIS

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A



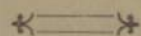
LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»

LISBOA // LONDRES // LOBITO

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2 8953

Tosse?

