

24.º do 66.º

Ano

Lisboa, 1 de Março de 1954

Número 1589

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

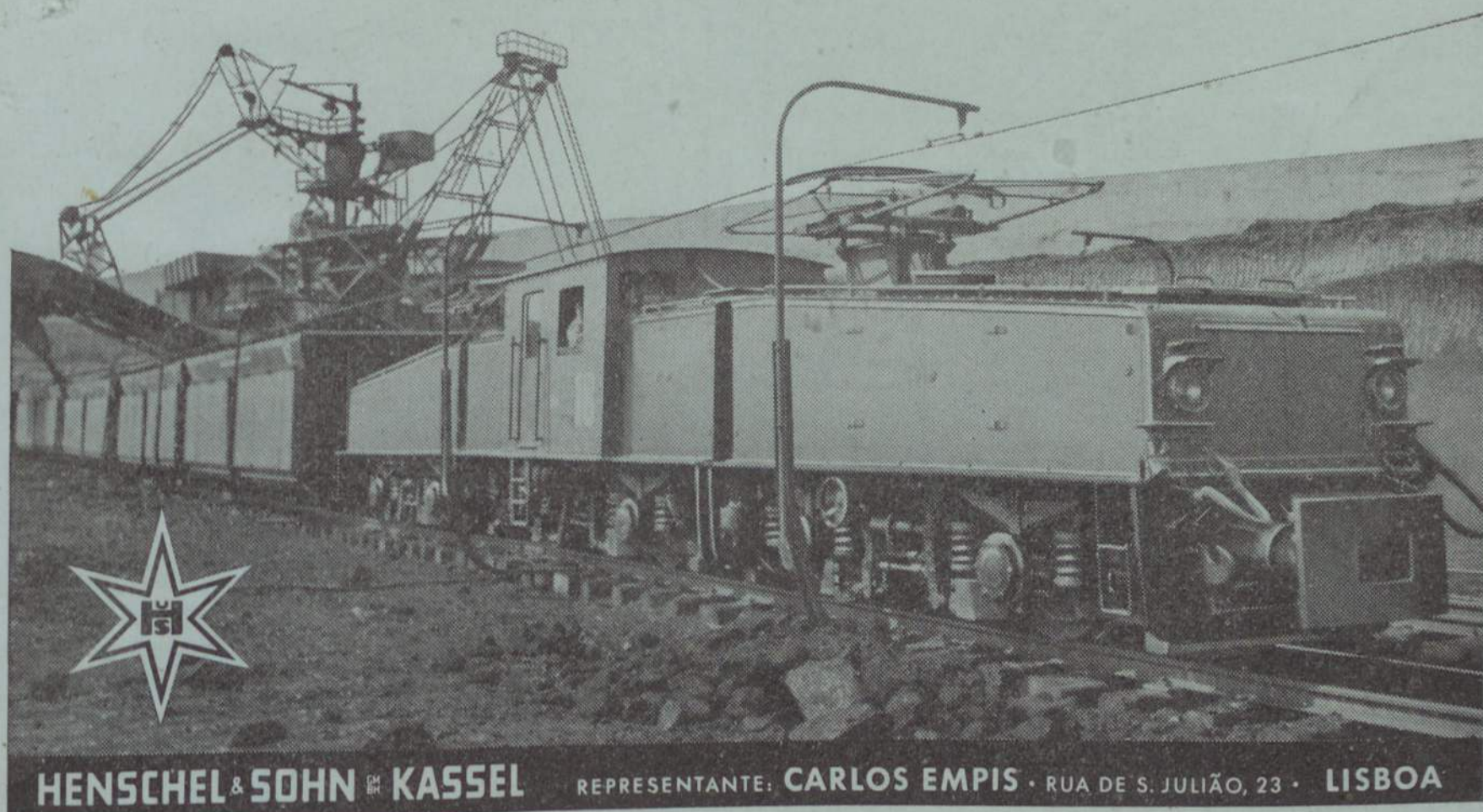
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS HENSCHEL

FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA HENSCHEL PARA EXPLORAÇÃO A CÉU ABERTO
REPRESENTADA ABAIXO TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL,
BRASIL, ENTRE ANGOLA
E O NORTE DA EUROPA E
— AMÉRICA CENTRAL —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique

Telefone 22342

SOCIEDADE PORTUGUESA

DE FRETAMENTOS, L.^{DA}

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

LISBOA

Teleg. «FRETAMENTO» // Telef. 65166-65167-64026

BROKERS EXCLUSIVOS DE:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

S. A. R. L.

(200.000 Ton. D. W. aprox.)

Companhia Nacional de Navegação

S. A. R. L.

(100.000 Ton. D. W. aprox.)

ARMADORES DE NAVIOS

CEL

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

PELA

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

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

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

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

1589



1 — MARÇO — 1954



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

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 ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FÁRIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

O problema das passagens de nível	475
Um inquérito da B. I. T.	477
D. Gabriel Uriguen	477
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	478
Novo plano rodoviário	479
Carta aberta a todos os Ex. ^{mos} Engenheiros e Técnicos dos Cami- nhos de Ferro da Metrópole e do Ultramar	481
O próximo Congresso de Caminhos de Ferro em Londres	482
Caminhos de Ferro Ultramarinos	482
Imprensa	482
Há 50 anos	482
Linhas Estrangeiras	482
Planificação trágico neologismo do nosso tempo. ., por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA	483
Publicações recebidas.	485
Vida Ferroviária	485
Linhas Portuguesas	485
Recortes sem Comentários	486
Parte Oficial.	487

O problema das passagens de nível

Na primeira fase de realizações do novo Plano Rodoviário está incluída a supressão de 100 passagens de nível

O sr. Presidente da Assembleia Nacional, na sessão de 17 de Fevereiro, comunicou aos srs. deputados que fora recebida da Presidência do Conselho, com nota de urgente, a proposta de lei sobre o novo plano rodoviário da Junta Autónoma de Estradas, de 1955-1960, no valor de seis milhões de contos, e que ia enviar esse diploma imediatamente à Câmara Corporativa, para esta elaborar o respectivo parecer, no prazo de 8 dias, dada a referida nota de urgência com que foi remetida, e, para estudo imediato, às Comissões de Obras Públicas e Finanças, da Assembleia.

Nesse notável diploma, que vem abrir caminho a novas possibilidades de ordem económica e turística para o País, dá-se continuidade a uma grande obra iniciada há anos; prevê-se e resolve-se o problema do alargamento da rede de estradas e também o problema, importantíssimo, da supressão de 361 passagens de nível e a construção de novas pontes, para substituição das antigas.

Com efeito, o projecto de lei que o Go-

verno acaba de apresentar à Assembleia Nacional, concede à Junta Autónoma de Estradas a verba de 6.000.000 de contos, dividida nas seguintes dotações anuais:

1) Pelo orçamento da despesa ordinária, 150.000 contos.

2) Pelo orçamento da despesa extraordinária: 1.º período, nos anos de 1956 a 1958, 180.000 contos; 2.º período, nos anos de 1959 a 1961, 230.000 contos; 3.º período, no ano de 1962 a 1970, 280.000 contos.

O plano rodoviário será executado num período de 15 anos, por não ser possível, em virtude — acentua-se e explica-se no diploma — dos avultados compromissos assumidos com a execução do Plano de Fomento, facultarem-se à Junta os meios necessários para lhe permitir realizar, em curto prazo, obra de tamanho volume que, como se disse acima, exige nada menos nada mais que seis milhões de contos.

O Governo, em vista disso, teve que estabelecer uma primeira fase de realizações

mais urgentes, nas quais se incluem desde já as seguintes obras:

Construção de 1.800 quilómetros de estudos e respectivas pontes;

Alargamento e pavimentação de 4.000 quilómetros de estradas importantes; pavimentação de 5.000 quilómetros de estradas secundárias;

Supressão de 100 passagens de nível;
Substituição de 100 pontes antigas.

A estimativa destas obras, a realizar na primeira fase do Plano Rodoviário, atinge 4.200.000 contos.

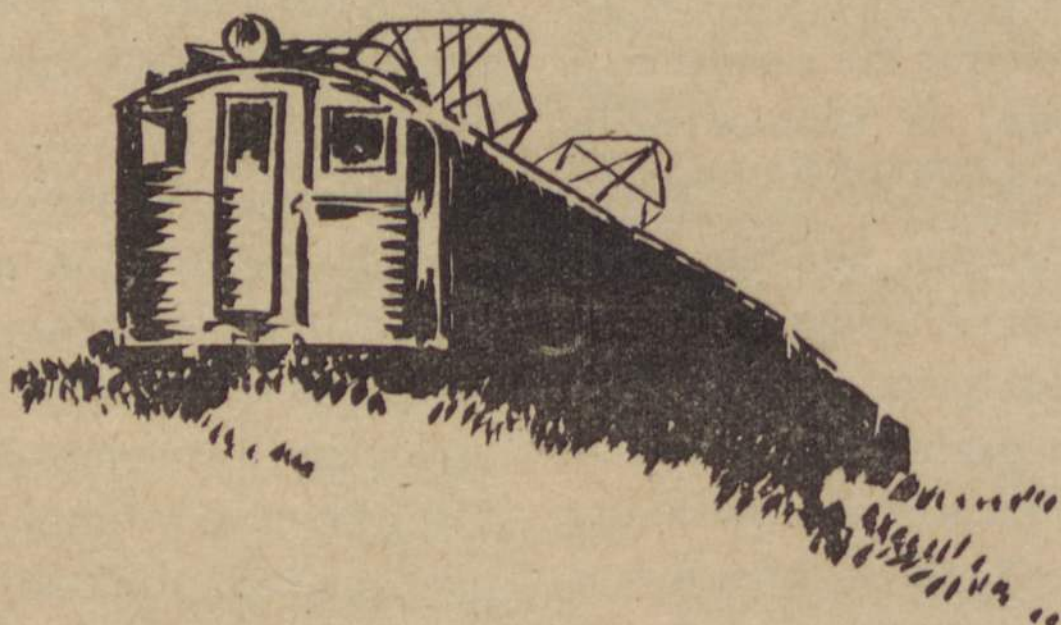
Na enunciação das obras da primeira fase das realizações a efectuar, destacámos, intencionalmente, a caracteres mais negros, a linha referente à supressão de 100 passagens de nível, problema por cuja resolução a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tanto se tem interessado, ao longo de muitos anos.

O novo Plano Rodoviário, que o Governo submeteu à apreciação da Assem-

bleia Nacional, não podia deixar, por consequência, de nos interessar particularmente.

Estamos na presença de um diploma de grande alcance nacional, que tendo por objectivo a valorização do nosso território, e que, abrangendo a construção de estradas e pontes, tem também por fim a supressão de 361 passagens de nível. Na primeira fase das realizações do novo plano serão suprimidas 100, ficando a supressão das restantes para a segunda fase.

O País está, pois, de parabens. As nossas estradas, que constituem uma das nossas mais belas realidades e às quais os estrangeiros, não só europeus mas também americanas, nunca deixam de render espontâneos elogios, vão ser aumentadas notavelmente, e com a supressão, dentro de poucos anos, de 361 passagens de nível, soluciona-se, finalmente, um problema importantíssimo. Devemos, no entanto, dizer que nestes últimos anos algumas passagens de nível já tinham sido suprimidas.



Um inquérito da B. I. T.

Os meios de prevenir acidentes ferroviários

Segundo notícias de Genebra, um engenheiro da divisão de segurança e higiene do trabalho do B. I. T. realizou em França, na Itália e na Suíça um inquérito amplo sobre as causas dos acidentes ocorridos nas operações do engate dos vagões e nas manobras com elas relacionadas e os meios de prevenir tais acidentes.

Como se sabe, o trabalho que realiza o pessoal de manobra dos caminhos de ferro e em particular os engatadores, continua a ser muito perigoso. Esforços muito sérios têm sido, no entanto, empreendidos pelas administrações ferroviárias com o objectivo de aumentar a segurança desses trabalhos contra o risco de acidente mortal que representa o veículo em movimento, massa enorme e cega, cujos movimentos eles têm de controlar.

O referido engenheiro, que quis fazer um inquérito completo sobre o assunto, visitou numerosas estações de caminhos de ferro e escolheu a opinião dos chefes dos serviços de segurança, dos engenheiros, dos chefes de manobras e dos agentes executores. Estes deram a sua opinião sobre as circunstâncias dos acidentes considerados, que representam só por si 15 % dos acidentes de que são vítimas os empregados dos caminhos de ferro no exercício da sua profissão.

Tem interesse o estudo publicado pelo B. I. T., baseado nesse inquérito. Nele se encontram numerosas observações sobre as diferentes categorias de acidentes e sobre os métodos empregados para os evitar, dos quais alguns, embora muito simples, parecem ser ignorados nalguns países. O estudo sublinha que os acidentes de manobra sobrevêm muitas vezes devido a uma certa fadiga dos trabalhadores e, em comentário, verifica que a temeridade dos empregados dos caminhos de ferro, que bem se pode considerar resultante da sua coragem e da sua alta consciência profissional, desempenha um certo papel nas causas destes acidentes.

As conclusões do estudo do B. I. T. levam-nos a observações gerais e comportam precisões sobre as medidas técnicas e o material que permitam aumentar a segurança.

Eis algumas das principais conclusões:

a) a necessidade primordial de obter o concurso

de todos os interessados para reduzir o número de acidentes;

b) a composição de equipas de guarda-freios;

c) a selecção do pessoal de manobras e a sua formação profissional, que deveria comportar instruções em matéria de segurança;

d) o interesse da troca de informações no plano internacional, etc..

Quanto às medidas técnicas, têm especial relevo as seguintes:

a) o exame pelas companhias de qualquer proposta séria quanto ao aperfeiçoamento do actual dispositivo de engate;

b) a sinalização dos obstáculos nas vias pintando-os de branco, por exemplo;

c) a iluminação conveniente dos hangares;

d) modelos de calçado apropriados ao género de trabalho considerado.

O estudo do B. I. T. foi distribuído aos delegados à Comissão dos Transportes Internos da Organização Internacional de Trabalho, que se reuniu em Genebra, no Mês de Fevereiro, e que é composta dos representantes dos governos, dos trabalhadores, dos patrões e operários dos transportes de 32 países membros da OIT. Será igualmente examinado pelo Subcomité dos Transportes por caminho de ferro da Comissão Económica para a Europa.

D. Gabriel Uriguen

Veio a Lisboa, em missão oficial da RENFE, o nosso querido amigo D. Gabriel Uriguen, que se fez acompanhar de sua família.

D. Gabriel Uriguen que na RENFE desempenha o cargo de chefe dos Serviços de horários, tomou parte, junto dos seus confrades da C. P., na conferência sobre horários de caminhos de ferro.

Foi com prazer que recebemos a sua visita a esta Redacção, onde só conta amigos e admiradores.

A D. Gabriel Uriguen, nosso ilustre e antigo colaborador, deixamos aqui, com estas palavras, renovada a expressão da nossa amizade e da nossa admiração.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Exposição Vieira da Silva

Lisboa teve no Eng. Augusto Vieira da Silva um dos seus mais devotados amigos. A Câmara Municipal, reconhecendo-lhe os méritos e a devoção, deliberou comemorar o terceiro aniversário do seu falecimento com a organização de uma exposição, no Palácio Gálveias, das principais peças da sua valiosa Colecção Olisiponense, há pouco e acertadamente adquirida, para enriquecer o património desta nobre cidade.

Natural de Lisboa, o Eng. Vieira da Silva foi sócio efectivo da Associação dos Arqueólogos Portugueses e foi galardoado com a medalha de «Mérito Municipal» em sessão solene da Câmara Municipal do dia 13 de Maio de 1934. O historiador da cidade, que foi o primeiro presidente do grupo «Amigos de Lisboa» foi inteiramente digno dessa homenagem. Lisboa foi um dos seus maiores amores. Basta citar os seus livros mais notáveis para se chegar a essa conclusão: *O Castelo de S. Jorge*; *A Cerca Moura de Lisboa*; *As muralhas da Ribeira de Lisboa* e *A Cerca Fernandina de Lisboa*.

Sócio correspondente da Academia das Ciências de Lisboa, membro da Academia Portuguesa da História, possuía ainda, entre outras condecorações, a Cruz de Mérito Militar Espanhola concedida pela Rainha Regente, em S. Sebastian, em Setembro de 1910 e a de Cavaleiro da Ordem de S. Bento de Aviz concedida por El-Rei D. Carlos, em Janeiro de 1904.

Gustavo de Matos Sequeira, outro ilustre olisipógrafo, no relatório que escreveu, a pedido da Câmara Municipal, diz:

«O núcleo das peças documentais que constituem as colecções Vieira da Silva, o maior que se formou em Portugal, à custa de muitos anos de trabalho e de investigação e de muito dispêndio, sobre a sua riqueza documental, prima ainda pela variedade imprevista das suas espécies. Nele há um pouco de tudo que pode interessar a Lisboa, à sua história e à sua expressão de cidade moderna e progressiva...».

A Exposição, patente no Palácio Galveias, é de raro e aliciante interesse, e consta de numerosas gravuras antigas, litografias, azulejos com as armas e costumes da cidade, medalhas, emblemas, quadros,

Os nossos artistas



Um trecho de Pragança (Cadaval) — Óleo de Silva Lino

desenhos originais de Luís António Xavier relativos ao período da ocupação francesa no princípio do século XIX, bibliografia e curiosidades sobre Lisboa.

Ao centro do salão nobre, numa vitrine com exemplares de cerâmica, vêm-se peças do famoso serviço da Índia com reprodução da Estátua Equestre.

A Exposição Vieira da Silva, no Palácio Galveias, constitui uma tocante homenagem à memória de um homem que soube enobrecer a sua vida com o estudo, e honrar, simultaneamente, o seu nome e o de Lisboa.

Esta palavra saudade...

Saudade, trago-a comigo,
não sei como nem porquê...
penso, às vezes, que é castigo
por eu gostar de você.

Saudade, febre que a gente,
sem querer, pode apanhar;
nunca mata de repente,
vai matando de vagar...

Não é simples coincidência
a saudade ser mulher;
pois é sempre reticência
no fim de um sonho qualquer.

Colombina
(Brasileira)

Novo plano rodoviário

De 1955 a 1969 serão investidos seis milhões de contos no plano preparado pelos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas

COMO noutro lugar referimos, pelos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas foi enviado à Presidência do Conselho, para ser submetida à apreciação da Assembleia Nacional, uma proposta de lei que trata do novo plano rodoviário.

A seguir publicamos o texto integral do importante diploma:

1 — Não obstante o considerável esforço realizado nos últimos cinco lustros na recuperação e no completamento da rede de estradas nacionais, tem de reconhecer-se ser ainda muito extenso o caminho a percorrer para se levar a final essa obra cujo interesse é escusado enaltecer. Alguns elementos podem bem confirmar esta asserção;

a) — Em 1928, dispunhamos de uma rede de estradas nacionais que não atingia 12.000 kms., em péssimo estado — apenas algumas centenas de quilómetros em condições aceitáveis e milhares praticamente inexistentes. Não existiam, quer organização, quer quadros técnicos; b) — A extensão das estradas nacionais é hoje de 17.000 kms. e o seu estado geral melhorou consideravelmente. Nisto se despenderam 4.440.000 contos — além dos 425.000 contos de participações concedidas para estradas e caminhos municipais; no entanto e em relação ao Plano Rodoviário aprovado pelo Decreto-Lei n.º 34.593, de 11 de Maio de 1945, falta ainda: construir 3.668 kms. de estradas com as respectivas pontes; alargar e pavimentar 4.000 kms. de estradas importantes; pavimentar 5.000 kms. de estradas secundárias; suprimir 361 passagens de nível; substituir grande número de pontes antigas, deficientes em largura ou em persistência.

Este grande volume de trabalho pode estimar-se em cerca de 6 milhões de contos.

2 — Considerando que em 31 de Novembro de 1953 o número de veículos automóveis registados no Continente atingia 124.975 — era de 17.741 em igual data de 1928 —, e partindo de um percurso médio anual de 12.000 kms. por veículo, conclui-se que a circulação automóvel será, presentemente, da ordem

dos 1.500.000.000 kms. anuais, na sua grande maioria sobre as estradas da rede nacional.

Por outro lado, estudos feitos sobre a economia dos transportes rodoviários conduzem, entre muitas outras, às seguintes conclusões:

a) — Em plena estrada, um pavimento medíocre acresce 50 por cento as despesas de reparação dos veículos; o agravamento sobe a 100 por cento quando o pavimento for nitidamente mau; b) — Num carro à velocidade de 50 kms. por hora, o desgaste dos pneumáticos num pavimento em mau estado é mais de duas vezes aquele que haveria se estivesse em bom estado. Isto é, passarão a durar 25.000 — média normal no nosso País — em lugar de 50.000 kms.; c) — Uma rampa excessiva, por traçado deficiente, acresce os encargos de transporte. Assim, um carro pesado de 5 toneladas gasta mais 0,28 litros de gasolina por quilómetro numa rampa de 3 por cento do que em plano e um de 30 toneladas mais 1,10 litros; num automóvel de turismo, à velocidade constante de 65 kms. por hora, o consumo sobe de 2,6 e 12,5 por cento em rampas de, respectivamente, 3,7 e 9 por cento de inclinação. Será mais expressivo dizer que um carro de turismo cujo consumo em patamar, àquela velocidade, seja de 16 litros aos 100 quilómetros, gastará 24 litros, no mesmo percurso, numa rampa de 11 por cento.

Se cotejarmos a quilometragem percorrida anualmente pelos veículos automóveis existentes com os referidos agravamentos dos encargos da sua exploração em estradas imperfeitas, fácil será ajuizar do imenso valor que para a economia nacional representa a existência de uma rede rodoviária bem traçada e bem pavimentada — cada centavo de redução de custo por quilómetro representará uma poupança de 15.000 contos anuais. O facto é, aliás, conhecido dos industriais de transportes, tendo-se já registado espontâneas baixas de preços em resultado de melhoramentos introduzidos nos respectivos percursos.

3 — As dotações actuais da Junta Autónoma de Estradas somam 256.000 contos por ano, dos quais 156.000 contos de verba ordinária e 100.000 contos de verba extraordinária. Elas manter-se-ão até ao

ano de 1955, inclusivé, ao abrigo dos Decretos-Leis n.ºs 35.747, 37.525 e 39.260, de 13 de Julho de 1946, 17 de Agosto de 1949 e 2 de Julho de 1953.

Como aquele organismo trabalha sobre planos bienais, nos quais está legalmente autorizado a contar com as dotações dos dois anos em causa e do seguinte — embora, evidentemente, com o condicionamento de em cada exercício os encargos não excederem a correspondente dotação acrescida dos saldos dos anos anteriores — o plano de 1952-53 absorve a verba orçamental de 1954. Assim, para elaborar agora o seu plano de 1954-55, precisa a Junta de saber com quanto contará nos anos de 1955 e 1956. Daqui a necessidade de se aprovar desde já novo plano.

4 — Em virtude dos avultados compromissos assumidos com a execução do Plano de Fomento, não é possível facultarem-se à Junta os meios necessários para lhe permitir realizar em curto prazo o volume de obra atrás indicado, cujo custo importaria, como também ficou dito, em cerca de 6 milhões de contos. Há pois que estabelecer uma primeira fase, de realizações mais urgentes, deixando para mais tarde a conclusão do plano total.

Estudado o problema, parece deverem situar-se nessa primeira fase as seguintes obras:

Construção de 1.800 kms. de estradas e respectivas pontes; alargamento e pavimentação de 4.000 kms. de estradas importantes; pavimentação de 5.000 kms. de estradas secundárias; supressão de 100 passagens de nível; substituição de 100 pontes antigas, cuja estimativa atinge 4.200.000 contos.

Como as despesas gerais da Junta e a conservação corrente das vias rodoviárias absorvem 130.000 contos por ano, para que esta primeira fase possa ser executada até 1970 será preciso dispor-se, nesse período, de uma verba global de 6.280.000 contos. Abatida a dotação de 256.000 contos já assegurada para 1955, faltará, para os restantes quinze anos, a importância de, em números redondos, 6.000.000 contos, a que corresponde uma média anual de 400.000 contos — superior, portanto, em 144.000 contos à dotação actual do organismo. É muito grande esta diferença, mas reconhece o Governo que, ainda mesmo quando isso imponha reduções noutras despesas de menor urgência, deve encarar-se de frente o problema na certeza de que a sua

resolução trará manifestos benefícios para o País.

Dentro desta ordem de ideias, define-se na presente Proposta de Lei um novo plano de financiamento da Junta Autónoma de Estradas, para o período de 1956 a 1970, totalizando, em despesas ordinária e extraordinária, 6.000.000 contos. Na fixação das dotações anuais, tem-se em conta, por um lado, o facto de os três primeiros anos se sobreporem aos três últimos do Plano de Fomento, e, por outro, a necessidade de se caminhar gradualmente na intensificação da actividade da Junta, para o que será preciso elaborar antecipadamente os correspondentes projectos de execução. Deixa-se, porém, ao Governo a faculdade de, conforme as circunstâncias — disponibilidades maiores do que as previstas ou crises de trabalho, — reforçar as verbas dos primeiros períodos, reduzindo de igual montante o total do último período do plano.

Nestes termos, o Governo tem a honra de apresentar a seguinte Proposta de Lei:

Base 1.^a — Nos anos de 1956 a 1970, inclusivé, será concedida à Junta Autónoma de Estradas a verba de 6.000.000 dividida nas seguintes dotações anuais;

1) — Pelo orçamento da despesa ordinária — 150.000 contos.

2) — Pelo orçamento da despesa extraordinária;
1.º período — Nos anos de 1956 a 1958 — 180.000 contos;

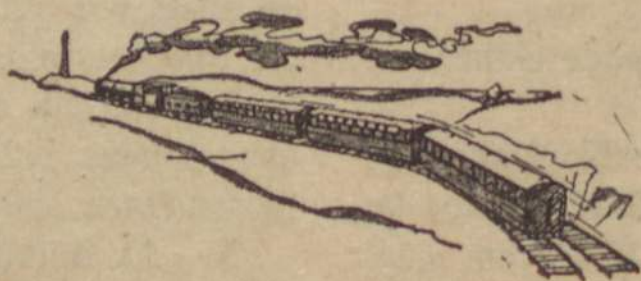
2.º período — Nos anos de 1959 a 1961 — 230.000 contos;

3.º período — Nos anos de 1962 a 1970 — 280.000 contos.

§ 1.º — Quando as disponibilidades o permitam ou se verifiquem circunstâncias que o aconselhem, poderá o Governo reforçar as dotações extraordinárias dos primeiros períodos abatendo esses reforços à verba total do terceiro.

Base 2.^a — Às dotações concedidas por este diploma são aplicáveis as disposições do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37.525, de 17 de Agosto de 1949.

Base 3.^a — Durante o período referido na Base 1.^a, poderá a dotação ordinária da Junta ser destinada apenas a trabalhos de conservação corrente, reconstrução e grande reparação, sem prejuízo, quanto aos primeiros, do limite estabelecido no artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 35.434, de 31 de Dezembro de 1945.



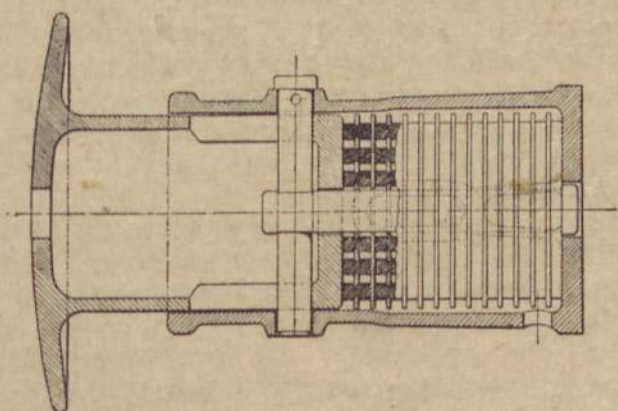
CARTA ABERTA

A todos os Ex.^{mos} Engenheiros e Técnicos de Caminhos de Ferro da Metrópole e do Ultramar

As Molas de borracha SPENCER MOULTON para o Material Circulante

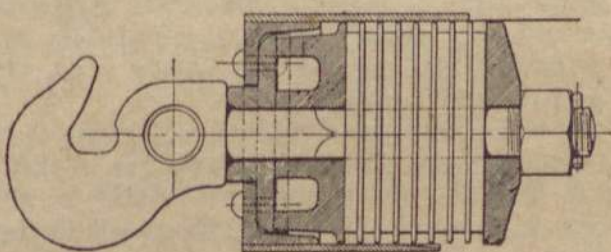
Prezado Senhor,

Após um centenário de actividade ferroviária, as principais empresas de todo o mundo primam em actualizar os seus sistemas clássicos, adaptando a via férrea e o material circulante às grandes veloci-



dades de competição e às exigências de segurança a que obriga o caminho de ferro de hoje.

Um dos mais famosos e revolucionários meios a contribuir para a modernização das viaturas é o da



aplicação das molas de borracha no material circulante.

Desde de 1853, data em que George Spencer fez a sua primeira patente da mola de borracha para caminhos de ferro, os *Spencer Moulton* têm sido pioneiros na engenharia da borracha, ganhando através dos anos uma reputação mundial incomparável, já pela eficiência técnica da construção, já pela alta qualidade da matéria-prima. Não há exagero ao afirmar que os estudos dos engenheiros Spencer Moul-

ton, para molas de pára-choques, molas amortecedoras e molas para chumaceiras, constituem uma prática padrão na engenharia ferroviária.

As figuras 1, 2 e 3 mostram a V. Ex.^a os três aspectos típicos da aplicação deste sistema, que o Ministério dos Transportes Britânicos tornou oficial e obrigatório, em substituição total das molas e espirais de aço, cujo exercício foi dado como deficiente em relação ao das molas de borracha. As experiências de quase um século têm levado mundo fora, à Índia, aos E. U. A., ao Canadá, à França e a Portugal (Sociedade Estoril) o êxito deste método.

São muitos os documentos de confirmação dos bons resultados do nosso sistema que vimos recebendo de todo o mundo. Entre eles, uma carta do passado 21 de Janeiro da S. N. C. F. que diz: «L'Ingénieur en Chef soussigné, Chef de la Division des Études de Voitures et Wagens, certifie que la Société SPENCER-MOULTON fournit depuis de nombreuses années à la S. N. C. F. des ressorts de choc et de traction en caoutchouc armé de sa fabrication et que ces fournitures ont toujours donné satisfaction».

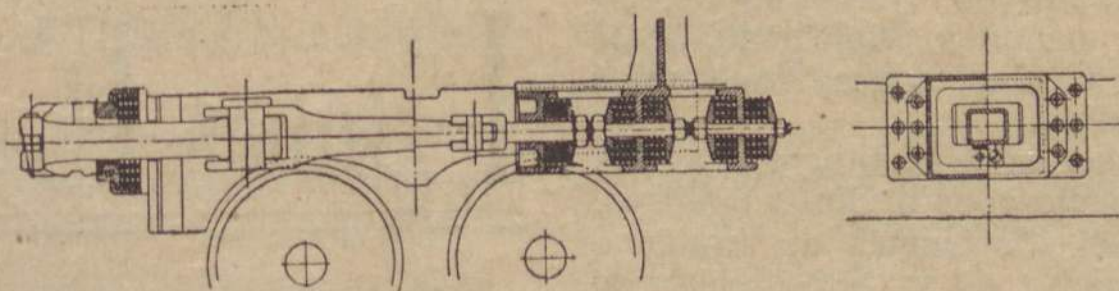
A nossa fábrica está ao dispôr de V. Ex.^a e propõe-se ajudá-lo numa possível experiência com as molas de borracha, para o que basta enviar-nos desenhos dos veículos a apetrechar ou a modificar,

juntamente com dimensões e características de tracção do respectivo material.

Aguardando o favor de futuras instruções, somos com os

protestos da nossa admiração e prontos a servir

K. KIRKBY (Portugal), Lda.



Representantes para a Península Ibérica de GEORGE SPENCER, MOULTON & Co. Ltd.

K. KIRKBY (Portugal) Lda., Praça da Alegria, 58-3.º, C e D — LISBOA — Telefone PBX 35231

O próximo Congresso de Caminhos de Ferro em Londres

Na última reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro foi resolvido que o Congresso, que este ano tem lugar em Londres, de 19 a 26 de Maio, se realize em Church House, local que foi, durante a última guerra, sala do Parlamento e onde, mais tarde, se reuniu a Comissão Preparatória das Nações Unidas e onde se efectuaram as sessões do Conselho de Segurança.

Nessa reunião, realizada em Bruxelas, foram aprovados como membros da Comissão Permanente várias entidades de relevo dos 34 governos que fazem parte da Associação Internacional, que representa actualmente 451.000 quilómetros de linhas férreas.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No gabinete do sr. Ministro do Ultramar realizou-se a assinatura do contrato com a firma «The Engineering Company of Portugal, Limited», para o fornecimento de duas «draisines» para o Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Outorgou, em nome e representação do Estado, o sr. Comandante Sarmento Rodrigues, titular daquela pasta e, por parte da firma fornecedora, o sr. William Marriott Clinch.

O fornecimento, que está orçado em cerca de quatrocentos contos, será efectuado dentro de nove meses.

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO»

No prosseguimento da série de edições especiais, que assinalam o centenário do «Jornal do Comércio», acaba de sair um magnífico suplemento de 31 páginas, consagrado às Comunicações, Transportes Terrestres, Aéreos e Portos.

Na primeira página inserem-se as fotgravuras dos srs. Ministros das Comunicações e Obras Públicas, respectivamente, Coronel M. Gomes de Araujo e Eng.º José Frederico Ulrich e do sr. Subsecretário do Estado das Obras Públicas, Eng.º Alberto Saraiva e Sousa.

De grande interesse são todos os seus artigos, e em especial, para nós, o que é dedicado à Evolução histórica dos Caminhos de Ferro portugueses, no decurso do qual a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é citada algumas vezes.

Felicitemos o «Jornal do Comércio» pelo êxito deste suplemento.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Março de 1904)

Valença a Monsão

Tem dado que falar esta malfadada linha que originou até um incidente tumultuoso na camara dos deputados.

Convém por isso historiar rapidamente os factos que lhe dizem respeito.

Por alvará de 22 de novembro de 1894, foi concedida uma linha americana com tracção animal entre Valença e Monsão, assente no leito da estrada.

Novo alvará de 14 de janeiro de 1896 transformou a concessão na de uma linha com tracção a vapor, e assente parte em leito próprio, parte no da estrada.

Processo foi este seguido para outras concessões como a de Vendas Novas a Santarem e de Faro a Villa Real, nas redes sob a modesta forma de *tramway* para chegarem illegalmente ao ideal da via larga em leito próprio para que tendiam os concessionarios.

Não foi tão longe a evolução do troço do que nos occupamos. Obteve, porém, por lei de 20 de setembro de 1897, isenção de director para o material fixo e circulante.

Não lograram os concessionarios reunir o capital necessario, mantendo por isso illesa a concessão á custa de prorogações successivas cuja série parece ser como a dos numeros: interminavel.

Entretanto, foi approved por decreto de 15 de fevereiro de 1900, o plano da rede complementar ao norte do Mondego no qual figurava *para via larga* o prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço. Ficava assim condemnada implicitamente a concessão do americano de Valença a Monsão que constituia exemplo frisante da approvação de linhas, sem previo plano do sistema de communicações.

Pretendeu-se e não ha muito, obter auctorização legislativa para a garantia de juro do *tramway* transformado em linha de 1^m em leito próprio, fazendo pois seguimento até Valença da linha de Braga a Monsão.

Em vez de ser pois o natural prolongamento da linha do Minho, que não é difficil de construir e que se explorará economicamente com o mesmo material tornava-se instrumento de desvio de trafego, transferindo de Monsão para Melgaço o ponto commum da via larga e da via reduzida. Felizmente gorou esta tentativa.

Não pode o Estado, sem faltar aos principios de equidade e respeito dos contractos, construir o prolongamento de Valença a Monsão emquanto subsistir a concessão do *tramway* com a mesma directriz. O que não deve porém é conceder a essa malfadada linha o minimo favor.

Deixar mallograr de vez a desastrosa empresa e caducar uma concessão que não devia ter sido feita, afim de ficar o campo livre para a construcção directa de via larga pelo Estado, que desde então fica auctorizado pela alinea e) do n.º 1.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Eis o que aconselham os interesses da região.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

Já começou o assentamento do desvio da linha de Fuentes de Oñoro a Salamanca, entre Tejares e aquela cidade. Os carris necessários para esta linha lá estão nesta última estação. Espera-se que os trabalhos estejam concluídos no começo do próximo verão. Com este ramal o percurso entre a Fronteira a Medina será de cerca de quatro horas.

PLANIFICAÇÃO

trágico neologismo do nosso tempo...

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

EM nossa época vai crescendo um queixume, cada vez mais fundo, lamentando os erros em que assenta o viver das novas gerações e o rumo para que, conseqüentemente, são atraídas. Sinto esse lamento e busco por mim as suas raízes na história e na psicologia. Não se trata tão somente daquela distância que separou sempre as duas gerações vivas, dos novos e dos velhos, traduzida na luta sempiterna entre o vigor do adolescente e o equilíbrio do adulto. Essa luta bem a traduz um pensador, ao afirmar que nada se admira por um jovem de 18 anos ser fervoroso comunista, mas desclassificá-lo-ia da sua categoria de Homem se esse mesmo, aos 40 anos de idade, ainda se mantivesse no mesmo estágio pensamental. O comunista, o altruista e o místico da juventude deve bem ser o cauteloso tradicionalista na forma adulta. Permanecer estático ou quieto, na essência das idéias e da fé e dos sentimentos, é negar a existência sempre transiente no seu devir psicossomático. E tais argumentos bastariam para sugerir as conhecidas razões da luta passiva entre velhos e novos. Do choque das gerações faíscam erros, é certo. No entanto, não é desses erros que vem o queixume dos educadores e dos mentores da gente de hoje. Os erros a que me refiro são produto exclusivo do nosso tempo.

Reporto-me em primeiro lugar à história e deparo com o testamenteiro da herança turbulenta que nega e inverte os valores humanos. Parece-me encontrá-lo no iluminismo e nos seus herdeiros materialistas, ou sejam Comte e Marx, os pontífices do positivismo e do socialismo.

A religião, a moral, a educação e as leis haveriam de sofrer o ofuscante clarão do iluminismo. Estava-lhes reservada toda uma estrutura nova e anistórica. Só arrepiando outros caminhos, ao abandono da tradição, seria possível atingir um mundo diferente com foros de nova arquitectura! A Revolução Francesa, animosa contra a história, adjudicou a obra medonha desse projecto. E eis que aparece um Robespierre com o estulto plano de destruir quantos valores históricos prejudiquem a edificação integral das máximas revolucionárias. Do *caos* restante que-

ria Robespierre erigir uma sociedade fresca, a jeito de figurinha geométrica riscada com a ajuda cartesiana ou calculada com as equações de Newton, esquecendo que do Caos nascera Cronos, o sádico devorador dos próprios filhos...

Valha a verdade que através do iluminismo raía uma luz plena para toda a humanidade. Coménio, o pedagogo morávio, com a norma de «ensinar tudo a todos» ditara a democratização do ensino. A instrução tomava ares de universal, e os iluministas, entre nós com as reformas pombalinas, abriam as universidades a ricos e a pobres, a fidalgos e a plebeus, a homens e a mulheres. O século XIX, com um corropio de *ismos*, materializou a visada espiritual por que a história apreciava o homem. Mulher ou homem são agora um instrumento de laboratório, seja na escola positiva ou na oficina marxista. Do ensaio experimental deu-se o salto à prática. A ciência dos séculos XVIII e XIX gerou a técnica do século XX. E o homem como a mulher, instruídos par a par nos bancos da Universidade, trabalhando lado a lado na oficina e no escritório, haviam forçosamente de considerar-se iguais. O filho do operário, subindo ao magistrado e a todos os postos de acção intelectual, política e económica, a despeito mesmo do filho do burguês ou do fidalgo, realizou com eficácia o lema iluminista que mandava a todos aprender tudo!

O leitor incauto, e sem meditação nos conseqüentes desta medida, dirá que, em tais circunstâncias, só é grande a nossa dívida para com os séculos idos, se tamanha fortuna nos legaram: a universalidade da instrução.

Nas aparências assim é, e assim o foi com o período revolucionário de 1789. É, porém, um facto que dos grandes golpes históricos, ao lado do infortúnio, jorra sempre algo de benefício para a humanidade.

A instrução primária obrigatória emprestou uma atraente fisionomia à sociedade, alicerçando-a. Empréstimo um tanto parecido com o que lhe trouxe quase dois mil anos atrás o próprio cristianismo com a valorização da mulher e dos fracos. Todavia, a instrução no grau secundário e universitário veio precisamente originar os erros exclusivos a que se

alude no limiar destas colunas, atendendo a que os liceus e as escolas superiores tomaram o encargo de fazer burocratas, técnicos e cientistas, com o menosprezo do programa básico da sua função docente: formar pessoas e descobrir homens para o serviço da família e das instituições. E, se as escolas abjuraram tal programa, quem havia de suprir essa grave deficiência? Só o ambiente quente e tradicional da família, instituída sobre a forma histórica dos bons costumes morais e civis.

Aparece-nos então um ciclo vicioso. Se as escolas secundárias e superiores se abrem às gerações proletárias e a todos de todas as classes, se não cumprem o seu programa educativo, como podem essas gerações formar-se, sem encontrar no seio da família a atmosfera modeladora da personalidade?

Chamo em meu auxílio um interessante e reaccionário ensaio «A Mulher no Século XX», de Plínio Salgado, em que o veemente intelectual afirma: «Os homens do século XX não crêem na força moral. Nada mais lógico em gerações que nunca viram, desde o berço, o esplendor dessa força, a exercer-se por intermédio da pessoa aparentemente mais fraca do lar: a mãe de família. Nunca o menino, que é agora um jurista, um militar, um político, um diplomata — presenciou ou sentiu a manifestação desse poder, nem pelos actos, nem pelas palavras de sua mãe...»

Sem a influência da autêntica família, as gerações, somente instruídas, acabam por se consolidar, negando o influxo da tradição e o destino religioso ou político que as instituições inspirar-lhes-iam, se em lugar de instrução intelectualista, ou pelo menos a seu lado, recebessem a vitamina tonificante da educação. Os lares modernos são antros perigosos de gente instruída, donde os escrúpulos se evadem a toda a hora. E são-no, porque a mulher abandonou a família, mundanizando-se nos prazeres sociais, nos empregos e nas profissões liberais. Os filhos, futuros pilares da estrutura social, serão os infelizes herdeiros da frivolidade e do utilitarismo das mães.

Serão também os futuros pais na cadeia materialista que vem correndo no século.

Sem uma finalidade histórica, as gerações, por mais ilustradas, acabarão por derrubar *propositadamente* todos os valores humanos — visão que me inspira o argumento psicológico em que poderia apoiar também o aparecimento desses erros exclusivos do nosso tempo. Ao sublinhar *propositadamente*, e sem a intenção de imergir na psicanálise dos profundos complexos humanos, admito um ponto de vista: a ideia de que o mais fraco, com a arma da astúcia e da habilidade, pretende a todo o custo aniquilar o mais forte; a ideia de que o menos prendado há-de lesar o mais rico; a ideia de que o aleijado inveja o vigor do atleta. Naqueles recalca-se o complexo de minusvalia; nestes reprime-se o complexo de supervalia. Reagem então aqueles, agrupados em classes ou em massa, realizando planificações e baixando o quilate dos altos valores. Não admitem uma escala de valores relativos e absolutos. Querem a igualdade, ignorantes da vivência biopsicológica, fisiológica e geográfica dos homens, com o seu estilo de vida próprio, em que as diferenças e as hierarquias estão inerentes à sua natureza. *Planificar* é o termo dos técnicos e da gente nova. Mas planificar, se bem que seja o flagrante resultado duma escola que apenas instrui e duma sociedade, cuja família não sabe nem pode educar, é um caminho errado à luz da psicologia e da história.

E o ritmo dos tempos não pode o homem alterá-lo sem viciar a sua conformação conjunta e indissolúvel do corpo, alma e espírito.

Feita assim a breve diagnose da doença que impele aos erros exclusivos do nosso tempo, em que o atropelo e o egoísmo e a luta de classes são filhos de complexos, não é difícil encontrar-lhe a terapêutica, se forem revistos os fundamentos da família, no seu aspecto histórico, moral, social e económico.

(Do livro no prelo *Em busca de Novos Rumos*)



Publicações recebidas

«Olivença»

Acaba de sair o 1.º número do Boletim do «Grupo dos Amigos de Olivença», tendo como Director o sr. Duque de Palmela, presidente da Junta Directiva e como redactor principal o escritor sr. Fernando Campos.

Neste primeiro número do Boletim do «Grupo dos Amigos de Olivença» presta-se homenagem à memória do insigne Professor e historiador Doutor Queiroz Veloso, de quem se publica o texto integral de uma conferência com o título «A questão de Olivença, em que o erudito e o patriota aparecem de mão dada; e insere um artigo sobre a Ponte de Olivença, e no qual se presta justiça aos reis D. Carlos I e D. Manuel II, uma reportagem sobre a conferência que o sr. Professor Hernani Cidade proferiu na Casa do Alentejo sobre a vida e a obra de Queirós Veloso; um outro artigo, intitulado «Reivindicação», assinado por Amadeu Rodrigues Pires; uma conferência do Prof. Ricardo Rosa y Alberty, transcrevendo-se ainda um trecho do livro «Olivença», de Matos Sequeira e Rocha Júnior.

Numerosas e sugestivas gravuras ilustram o texto.

«Panorama da Geografia»

Está publicado o fascículo n.º 9 da magnífica obra «Panorama da Geografia», cuja direcção Edições Cosmos entregaram ao Dr. Vitorino Magalhães Godinho, que, de colaboração com os Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão, escolheu para a sua organização algumas obras de mestres na matéria, como o Prof. Emmanuel De Martonne, autor do «Traité de Géographie Physique», e como o Prof. Lucien Febvre, que subscrive «La Terre et l'évolution humaine», obras recentes, de grande projecção, e que foram publicadas em Paris, a primeira em 1950 e a segunda em 1949.

O «Panorama da Geografia», publicação cultural de alto interesse, constará de 30 fascículos.

«História da Tauromaquia»

Com o 26.º fascículo, agora impresso, ficou concluído o 2.º e último volume da «História da Tauromaquia», obra monumental, única no seu género, quer do ponto de vista literário, quer do ponto de vista artístico.

Jayme Duarte de Almeida, seu principal redactor, forrageou para esta obra grande número de elementos novos, na maior parte inéditos, e deu a conhecer, através de reproduções magníficas, numerosos quadros célebres de pintores portugueses e espanhóis, principalmente.

Se esta obra tem particular interesse para os portugueses, também o tem para os espanhóis, pois a «Festa Brava», embora com características próprias

Vida Ferroviária

Clube Ferroviário de Lourenço Marques

DELEGAÇÃO DE MOÇAMBIQUE

No dia 6 de Janeiro, reuniu-se, em Mocuba, a assembleia geral dos sócios do Clube Ferroviário de Lourenço Marques.

Os corpos gerentes da Delegação eleita para o ano de 1954 são:

Assembleia Geral—Presidente, Armando Ferreira Marques; 1.º secretário, Jaime Antoniotti; 2.º secretário, Raul Maria Aquino.

Direcção—Presidente, Ernesto Marques de Almeida; Vice-presidente, Mário Teixeira Jacinto; 1.º secretário, Francisco Maria Araújo; 2.º secretário, Manuel Maria da Silva Mouta; tesoureiro, Artur Morgado Vila Maior; 1.º vogal, Hilário Ferreira Pinto; 2.º vogal, José Manuel Craveirinha; 1.º suplente, José Maria Ferreira; 2.º suplente, Francisco Caldeira.

Conselho Fiscal—Presidente, Custódio Gabril Fernandes; relator, Andrade; vogal, Octávio de Jesus Cardoso; 1.º suplente, Carlos Martinho Pereira; 2.º suplente, João de Freitas Júnior; 3.º suplente, Afonso Fernandes.

Linhas Portuguesas

Vai começar a substituição das pontes da linha da Beira Alta entre Pampilhosa e Santa Comba Dão, havendo já algum material junto a uma delas com abarracamentos para o pessoal. Devem estar concluídas antes do fim do ano,

nos dois países, não deixa de ser uma festa eminentemente peninsular.

«Realizações Artis», a quem se deve a edição da «História da Tauromaquia», prestou com esta obra um grande serviço à propagação da festa dos touros.

Tivemos muito prazer em fornecer alguns elementos e informações para a organização dessa obra e embora os seus directores tivessem prometido referir-se a todas as pessoas que, de qualquer modo, haviam contribuído para o recheio, ou para a bibliografia da «História da Tauromaquia», perdamos-lhe a omissão, por certo involuntária, do nosso nome, pois tivemos, acima de tudo, a satisfação de verificar que esta obra, tal como saiu e ficou, honra o nosso País e constitui um motivo de orgulho para todos os aficionados da Festa Brava.

Recortes sem Comentários

Gibraltar

Gibraltar é uma ferida sempre aberta no corpo da Espanha. Dói-lhe constantemente. Ao seu Povo não agrada ver estrangeiros dominando numa parte, ainda que pequena, do território que lhe pertenceu e que devéras estima. De vez em quando reclama, em altos brados, que lhe seja entregue, que volte, de novo, a ser propriedade sua. Mas o que é certo é que esse pedaço do seu território continua em poder dum país que faz ouvidos de mercador aos pedidos da sua entrega.

Num dos últimos dias, mais uma vez, a Imprensa espanhola se referiu ao assunto. Dois jornais da capital dos nossos vizinhos, em grandes caracteres, levantaram, novamente, a questão. Um deles, o «Madrid», entre outros, escrevia este período: «Não nos cansaremos nunca de reclamar que Gibraltar seja entregue à Espanha».

O segundo, o «Informaciones», dizia, por sua vez: «É um pedaço da nossa terra e queremos-lo, não pelo seu valor, mas porque nos pertence».

Agora, por virtude da ida, àquele porto, da rainha Isabel, de Inglaterra, o caso tomou maior vulto e as reclamações apresentam um aspecto mais duro.

Mas pergunto eu, agora: E Olivença? O que pensam a tal respeito os mencionados jornais, os outros colegas e todos os que, em surdina ou ruidosamente, tomam aquelas atitudes? Porque é que, sentindo que é justo que lhes seja restituída Gibraltar, não adoptam o mesmo critério, aconselhando o seu Governo a entregar a velha vila portuguesa? Nós também podemos dizer, como eles: «É um pedaço da nossa terra e queremos-lo porque nos pertence».

(Da República)

Luta de um pescador com um polvo

Busselton (Oeste da Austrália), 3 de Fevereiro — Um grande polvo agarrou aqui um nadador e arrastou-o para

uma caverna a cerca de sete metros abaixo da superfície das águas. Ken Aiken, de Busselton, estava a pescar com uma espingarda de arpão, quando o polvo o atacou. Um dos tentáculos arrancou-lhe a espingarda e um outro enrolou-se-lhe no braço esquerdo. Lutando com o monstro, Aitken desembainhou um punhal e cortou os tentáculos do polvo, conseguindo libertar-se. Veio para a superfície com um tentáculo de metro e meio ainda à volta do corpo. Mais tarde, mergulhou novamente para a caverna, para ir buscar a sua espingarda. — (Reuter).

Fugiu no «jeep» do director da cadeia

Seul, 5 de Fevereiro — Chung Kuk Eun, antigo director do jornal pró-governamental «Yonhap Shinmoon», condenado à morte por espionagem, em Dezembro passado, evadiu-se da prisão, no «jeep» do director da cadeia.

Um jornal desta cidade informa que fugiu com mais dois presos.

Chung, condenado à morte por um Conselho de Guerra, devia, originalmente, ter sido executado em 23 de Janeiro. Pouco antes da hora marcada para a execução, informadores do Exército Sul-coreano ocultaram as notícias sobre o seu paradeiro e, mais tarde, anunciou-se que a execução tinha sido cancelada. — (R.).

Cavalo que gosta de língua de vaca

Paris, 5 de Fevereiro — Em Nancy, uma vaca teve a má idéia de deitar a língua de fora para comer algumas ervas penduradas num carro que seguia na estrada. Ao seu lado caminhava um cavalo que ao ver assim a língua de fora, lhe apeteceu dar-lhe uma dentada. A vaca, ao sentir a língua presa, procurou safar-se e daí uma luta de tracção, em que o mais forte foi o cavalo. Resultado: a vaca ficou sem mais de 8 centímetros da língua, pelo que teve de ser abatida. — (ANI).

RONDA DOS BAIRROS



BAIRRO ALTO

VIVENDO essencialmente para o passado, o Bairro Alto é um alfobre de tradições. Com as suas esquinas delidadas pelos séculos, ligando um estreito emaranhado de ruas e travessas onde ainda hoje se escutam acordes de melopeias ardentes, o Bairro Alto orgulha-se do seu amplo miradouro de S. Pedro de Alcântara, e sente vaidade em abrigar intra-muros o Conservatório Nacional de Música e Teatro. Para peregrinações, no género das que Norberto de Araújo tanto apreciava, tem o «Cunhal das Bolas», os «Inglesinhos», e o precioso Museu de S. Roque.

Quem quiser conhecer este bairro tão amante do tradicionalismo alfacinha, pode fazê-lo utilizando o elevador da Glória, ou as carreiras de «eléctricos» n.º 24, 26, 20 e 21.

Modernamente, para além das características apontadas, tem ainda o Bairro Alto numerosos restaurantes típicos, onde se canta o fado e se evocam antigos tempos de boémias fora de portas.

Quem estiver interessado em desvendar esta faceta tão castiça da Lisboa de outros tempos, só neste bairro encontrará motivos que o contentem, ouvindo o som de guitarras que choram até que os sinos de S. Roque anunciem o alvorecer dum novo dia.





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 20, de 25 de Janeiro de 1954, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 16 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual é dado aos passageiros a faculdade de pedirem nas estações inscritas naquela tarifa para viagens, simples mudança para a classe superior, quer para o percurso total indicado no bilhete, quer para um pequeno percurso parcial

indicado na referida tarifa, e estabelecidas as normas da importância a cobrar no caso da referida mudança.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 37, de 13 de Fevereiro de 1954, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 4 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual é regulada a concessão de transporte gratuito de bagagens nos percursos dos caminhos de Ferro no Sarre e introduzida na tarifa a modalidade do despacho de bagagens não acompanhadas.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 41, de 18 de Fevereiro de 1954, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 11 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são aplicados preços especiais ao transporte de mármore, nas condições indicadas no referido projecto, sendo em consequência anulado e substituído o aviso ao Público Te. n.º 15, de 26 de Março de 1950.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 11 do corrente mês, o projecto de nova tarifa especial n.º 8/108,



A SAIR:

Manual
do
Viajante
em
Portugal
1.º VOLUME

PEDIDOS À

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Rua da Horta Seca, 7-1.º-LISBOA

grande velocidade, para transporte de volumes de peso não superior a 30 kg, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, que anula e substitui a tarifa especial n.º 8/108, grande velocidade, para volumes de peso não superior a 20 kg, em vigor desde 1 de Julho de 1951.

Por despacho desta Direcção-Geral de 5 e 12 do mesmo mês, respectivamente, foram aprovados os projectos de aditamento às tarifas de camionagem em Lisboa, Porto e Coimbra, prevendo a ampliação da área de entrega ao domicílio, e de aviso ao público anunciando a entrada em vigor da nova tarifa n.º 8,108, acima citado, também apresentados pela mesma Companhia, com o acordo da Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», Série II, n.º 45, de 23 de Fevereiro, publica o seguinte:

4.ª REPARTIÇÃO

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o auto de recepção definitiva do fornecimento de seis locomotivas *Diesel* de manobras 204 BHP e de três rodados conjugados, adjudicado à firma The Drewry Car Company, Ltd., pela importância de £ 48:693, acrescida de £ 3:782-8-0 para pagamento das diferenças de custo de mão-de-obra e matérias primas anteriores a Maio de 1948, nos termos do acordo estabelecido ao abrigo da cláusula 5.ª do contrato, e bem assim considerar a referida firma quite para com o Estado das obrigações que contraiu do citado contrato, celebrado em 18 de Julho de 1946.

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes

SIMÕES



Camions para
cargas de 6.000
a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 54012 — 51294

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

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

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.ª

ARMAZÉM

A ZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

LISBOA

PORTUGAL

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correlo, 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