

7.º do 67.º



Lisboa, 16 de Junho de 1954

Número 1596

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

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

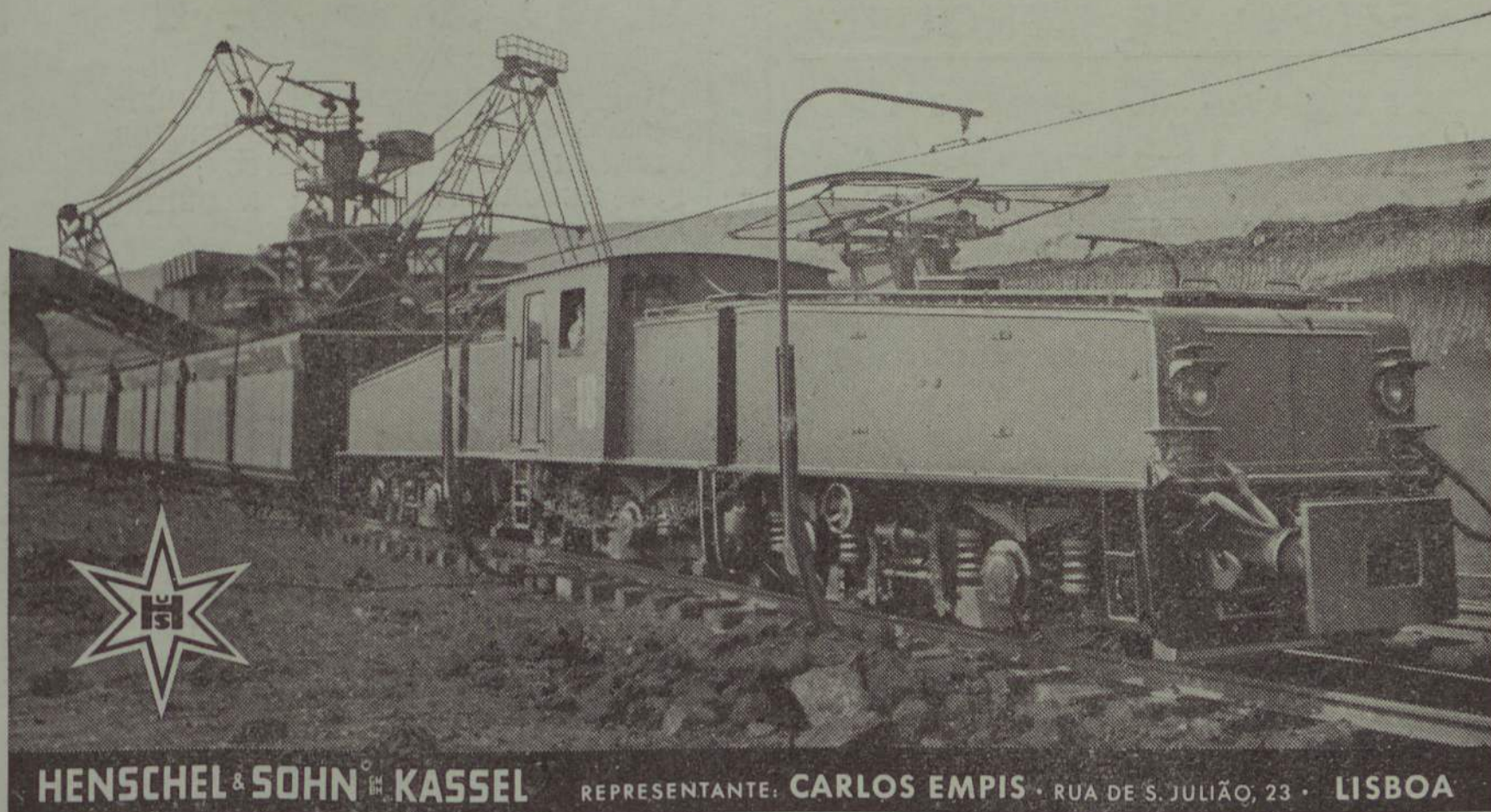
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

Motores a gasolina e petróleo
BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel
BERNARD — VENDEUVRE
de 6 a 90 C. V. — 1.000, 1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)
de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas
as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Pecas sobressalentes para todas as máquinas
vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis,
para luz e força motriz — Cabines transformadoras de
alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa
tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

LISBOA

Telef. 22300 e 31396 PBX

Av. dos Aliados, 156-162

PORTO

Telef. 20513 e 28758

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, Pos-
tais, 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 DO CAMINHO
DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA

——*

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, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»

LISBOA // LONDRES // LOBITO

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBER-
TURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS,
DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHA-
PAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM
PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO
E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS
COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE
CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓ-
RIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS
— FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades
do País e Ultramar

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

1596



16 — JUNHO — 1954



ANO LXVII

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

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 FARIA 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 XVI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.	161
Prof. Doutor João Faria Lapa	164
Eng.º Atilio Cappa	164
A existência flutua entre o indivíduo e a espécie, por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA	165
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	167
Jardim Zoológico	168
O que todos devem saber	168
Imprensa	168
Ligações rodoviárias e ferroviárias entre Lisboa e o sul do Tejo .	168
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS .	169
Recortes sem Comentários.	170
Crónicas de Viagem : Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS	171
Há 50 anos.	173
Caminhos de Ferro Ultramarinos	173

O XVI Congresso Internacional

dos Caminhos de Ferro

(Continuação)

N O nosso último número, iniciámos a reportagem do XVI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, realizado em Londres, de 19 a 26 de Maio, tendo presidido à sessão inaugural Sua Alteza o Duque de Gloucester, cujo discurso publicámos na íntegra.

Após os discursos, que também inserimos, proferidos por M. de Marcel de Vos, presidente da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro; Ministro dos Transportes e Aviação Civil e Sir Brian Robertson, presidente da Comissão de Transportes Britânicos, Sua Alteza, que devia, por dever do seu alto cargo, assistir a outras cerimónias, retirou-se da sala, tendo, então, Sir Brian Robertson assumido a presidência efectiva do Congresso. Ao usar da palavra, nessa qualidade, começou por agradecer à assembleia o tê-lo nomeado Presidente da Sessão. Depois, formulou votos pelos êxitos de Monsieur de Vos, actual Presidente da Associação, em substituição de M. Delory, que tinha sido aposentado.

Continuando no uso da palavra, Sir Brian informou que os principais delegados de cada governo são nomeados vice-presidentes e pediu à assembleia que aprovasse a nomeação dos srs. Ghilain e Whiworth como secretários gerais da XVI Sessão.

Sir Brian lembrou a propósito, que M. Ghilain já era Secretário Geral da Associação, tendo sido também Secretário Geral da Sessão de Londres, no ano de 1925, e sublinhou os altos serviços que tem prestado à Associação em tão longo período,

pelo que aquele organismo devia considerar-se feliz.

O Presidente acrescentou que esperava que as visitas técnicas e as excursões fossem interessantes e instrutivas, e que o British Transport se esforçará para que a Sessão deste ano constitua um Congresso memorável.

Sir Brian, antes de prestar homenagem ao trabalho dos relatores, recordou as sessões da Câmara dos Comuns realizadas, durante a guerra, no Hoare Memorial Hall e citou as palavras proferidas, nessa época, pelo Primeiro Ministro.

Nesse mesmo dia da inauguração do Congresso foram proporcionados, à tarde, aos delegados e representantes da Imprensa as seguintes visitas técnicas e excursões turísticas:

Instalações de Limpeza e Conservação, em Willesden, London Midland Region, British Railways; Postos de Comando Centralizado e Sub-estações Eléctricas: Sistema de conversão de 50 períodos da Southern, Region, British Railways; excursão ao Palácio e Jardins de Hampton Court; excursão ao Castelo de Windsor e Stoke Poges; visita à Torre de Londres e à Catedral de S. Paulo.

À noite, o Governo de Sua Majestade deu uma recepção em honra dos delegados ao Congresso, na Tate Gallery. Entre a assistência, além dos delegados, viam-se muitas senhoras e figuras de relevo da sociedade de Londres.

Os convidados foram recebidos pelo

sr. Alan Lennox Boyd, Ministro dos Transportes e Aviação Civil, e sua esposa, Lady Patricia Lennox Boyd, acompanhados de Sir Gilmour e Lady Jenkins. A banda dos Granadeiros da Rainha abrilhantou a festa executando música ligeira.

No dia seguinte, os trabalhos práticos iniciaram-se às 9 horas em ponto, em todas as secções. A secção I — *Vias e Trabalhos* — funcionou sob a presidência do sr. J. C. L. Train, membro da British Transport Commission; a Secção II — *Tracção e Material*, sob a presidência de M. Goursat, director da Região do Norte da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses; a Secção III — *Exploração* — sob a presidência do Prof. Dr. Eng. W. Schmitz. A Secção IV — *Ordem Geral*, sob a presidência do Dr. Renzetti, vendo-se, entre os vice-presidentes, o sr. Eng. Mário Dias Trigo, em representação do Ministério das Comunicações, de Portugal e a Secção V — *Caminhos de Ferro Coloniais*, sob a presidência do sr. W. Vrielynck, Director-Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais da Bélgica.

Como no dia anterior, os delegados realizaram novas e interessantes visitas e excursões. Foram os seguintes os pontos visitados:

Oficinas de Swindon, Western Region, British Railways, em autocarro; e, em comboio especial Pullman, por tracção eléctrica, um excursão a Brighton. Três outros grupos visitaram um, Eastbourne; o segundo o Depósito da Via e da Sinalização do London Transport, em Lillie Bridge, Londres, e o terceiro, a Torre de Londres e a Capital de S. Paulo.

* * *

A' noite, Monsieur Marcel deVos, presidente da Comissão Permanente, convidou as personalidades britânicas que haviam participado na organização do Congresso para um jantar em Dorchester Hotel, em que estiveram também presentes os membros daquela comissão.

No dia 21, a manhã foi dedicada aos trabalhos em todas as secções, e a tarde foi preenchida com vários passeios turísticos e visitas de ordem técnica. Os delegados distribuíram-se por seis grandes grupos, que, se dirigiram, segundo as suas preferências, aos seguintes pontos:

Docas de Southampton, em comboio especial Pullman; Stoke Poges, com visita rápida à Igreja e Castelo de Windsor, Palácio de Hampton Court; visita técnica de inspecção: electrificação da linha Liverpool Street—Shenfield e extensão da «Central Line» do London Transport; tendo mais dois grupos visitado a Torre de Londres e a Catedral de S. Paulo, Hyde Park, o Palácio de Buckingham, a National Gallery e o Brikish Museum.

A' noite, a Associação dos Construtores de Locomotivas da Grã-Bretanha promoveu um banquete, no Savoy Hotel, a que assistiram os delegados do Congresso e muitas outras personalidades de relevo nos caminhos de ferro e indústrias dos caminhos de ferro.

O sr. Alan Lennox-Boyd, na sua qualidade de ministro dos Transportes e da Aviação Civil, tomou assento na mesa de honra.

O sr. John Alcock, Presidente da Associação, deu as boas vindas aos convidados e afirmou que os caminhos de ferro ainda não pertenciam ao número das coisas antiquadas, pelo facto da sua capacidade em mover pesadas cargas e realizar certas funções. No entanto, não devem descansar à sombra dos seus louros. A eficiência era essencial. Na Grã-Bretanha — acrescentou — os construtores sentiam-se orgulhosos das locomotivas ali produzidas e da sua tradição na manufactura das máquinas.

Sir Gilmour Jenkins, Secretário Permanente do Ministério dos Transportes, agradeceu em nome dos convidados. Referiu-se à possibilidade de uma locomotiva movida por força atómica.

Os dias 22 e 23 (Sábado e Domingo), suspensos os trabalhos do Congresso, foram aproveitados para excursões à Escócia, país dos lagos, e aos condados de oeste e do sul.

Na segunda-feira, 24 de Maio, recommençaram as sessões de trabalho em todas as secções.

Na Secção IV, intervieram na redacção de conclusões os delegados portugueses, Eng. Carlos Manitto Torres e Dr. Malheiro Reimão.

A tarde desse dia foi destinada a visitas técnicas a Folkestone e a Rugby, e às Oficinas de reparação de material rolante, em Acton, Londres, da London Transport, e a uma excursão, em comboio especial, à Universidade de Cambridge.

No dia 25 realizaram-se as sessões ordinárias de trabalhos, e às 11,05, sob a presidência do General Sir Brian Robertson, presidente da British Transport Commission, efectuou-se a sessão plenária com a seguinte ordem de trabalhos:

Rectificação dos mandatos conferidos pela Comissão Permanente no intervalo das 2 Sessões (Roma e Londres); renovação dos mandatos que expiraram no XVI Congresso (Art. 6 dos Estatutos); modificação dos Estatutos (Art. 6 e Art. 2); aprovação das contas da XV Sessão; designação dos Comissários; exame das conclusões já adoptadas nas diversas secções.

A modificação do artigo 6 dos Estatutos tem por fim regularizar um costume já antigo, que consiste em nomear «Membros e Honra» as personalidades que detiveram um mandato de membro da Comissão Permanente durante um longo período e a permitir, quando as circunstâncias o justifiquem, nomear «Presidente honorário» os antigos presidentes da Associação. A modificação do artigo 2 tem por fim tornar mais flexível a fórmula da adesão das Uniões Nacionais dos Caminhos de Ferro particulares.

A' noite, realizou-se em Grosvenor House o grande Banquete Oficial, em honra dos Delegados ao Congresso, a que presidiu Sir Brian Robertson, vendo-se na mesa de honra, entre outras altas personalidades, o Marquês da Parc-Lochmaria, Embaixador da Bélgica.

Aos brindes, Mr. Alan Lennox-Boyd, saudou a Rainha da Inglaterra, os sobera-

nos e os chefes de Estado ali representados, e ao brindar pela Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro sublinhou o interesse que a Família Real e o governo demonstraram pelas actividades do Congresso. Salientou que o ano de 1954 assistiu ao Centenário dos primeiros Caminhos de Ferro na Austrália, Brasil e Noruega, e ainda do caminho de ferro indiano.

Monsieur Marcel de Vos, presidente do Congresso, que falou a seguir, louvou a eficiência dos preparativos feitos para o Congresso e a aparente facilidade com que tudo decorreu. Referiu-se também à cortesia com que os delegados tinham sido recebidos.

Sir Brian Robertson, brindou pelos hóspedes da Inglaterra, tendo saudado particularmente o Embaixador da Bélgica. Os trabalhos dos caminhos de ferro, acrescentou, não conheciam fronteiras políticas e os ferroviários de qualquer país eram excelentes camaradas.

Monsieur J. Goursat, vice-presidente da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro pôs em relevo, no seu discurso, as boas relações que existiam sempre entre a sua colectividade e os ferroviários da Grã-Bretanha.

A' tarde, realizou-se a inauguração da exposição dos últimos modelos e técnicos de todas as espécies introduzidas pelos British Railways e pelo London Transport, em Willesden.

Esta Exposição foi considerada pelos próprios técnicos ingleses como a mais vasta e variada do material ferroviário que até hoje se tem realizado na Grã-Bretanha. Constituíram-na, em número superior a uma centena, locomotivas, carruagens, vagões e aparelhos de sinalização e utensílios para a via. Viu-se também pela primeira vez o protótipo de um novo tipo de locomotiva a vapor para os comboios rápidos de passageiros 2-3-1 n.º 71000 *Duke of Gloucester*, que acabava de sair das oficinas de locomotivas de Crewe. Esta locomotiva é a máquina mais potente para os comboios rápidos de passageiros que se construiu após a

nacionalização dos Caminhos de Ferro na Grã-Bretanha: tem 3 cilindros e válvulas Caprotti. Havia ainda 13 locomotivas que compreendiam os tipos unificados dos British Railways, diesel, eléctrico, turbina a gás, e as automotoras eléctricas e diesel para as grandes linhas, bem como as automotoras do London Transport.

Estiveram também patentes alguns modelos de vagões de mercadorias, que compreendiam vagões especiais de 8 toneladas para o transporte das bananas.

No dia 26 realizaram-se, às 9 horas, as últimas sessões dos trabalhos, tendo funcionado apenas as secções II e IV. Nesta última interveio na redacção da conclusão n.º 12 o sr. Eng. Manitto Torres. A' tarde, às 15 horas, realizou-se a sessão plenária, sob a presidência de Sir Brian Robertson. Como, até essa data, não tivesse sido formulada qualquer proposta respeitante ao local do próximo Congresso, a Assembleia confiou à Comissão Permanente o encargo de ela mesmo fixar esse local.

A sessão de encerramento do Congresso realizou-se na «Assembly Hall» de Church House, às 16 horas.

Sir Brian Robertson, presidente da Sessão, que foi a primeira personalidade a usar a palavra, fez o resumo do processo seguido desde a escolha das questões até às conclusões discutidas no Congresso.

Agradeceu em primeiro lugar ao Duque de Gloucester, por muito ter honrado o Congresso, aceitando a Presidência de Honra da Sessão. Os seus agradecimentos são dirigidos, em seguida, ao Ministro dos Transportes e da Aviação Civil, na sua qualidade de Vice-Presidente de Honra, e a Sir John Benstead, Vice-Presidente. Sublinhou, depois, a honra e o prazer que os British Railways e o London Transport tiveram em poder receber os numerosos Delegados. O Presidente formulou, ao terminar o seu discurso, votos pelos futuros êxitos de todos os Caminhos de ferro e pelo desenvolvimento das relações internacionais estabelecidas no decurso deste último Congresso.

M. Marcel de Vos, Presidente da Associação, assinalou no seu discurso o êxito completo da XVI Sessão, que deixará inapagável recordação em todos os congressistas. O ministro dos Transportes e da Aviação Civil, em nome do Governo Britânico, declarou em seguida encerrada a Sessão, depois de ter agradecido a todos quantos colaboraram no êxito do Congresso.

A' noite, às 19,30, realizou-se no Royal Opera House, Covent Garden, um maravilhoso espectáculo de «ballet», com a representação de *La Belle au Bois Dormant* (The Sleeping Beauty) pela Companhia dos Ballets de Sadler's Wells.

A British Railways ofereceu aos Delegados, nos intervalos do espectáculo, um primoroso serviço de bufete.

Com este espectáculo encerrou-se o ciclo inesquecível de várias manifestações culturais, com que os Delegados ao Congresso foram obsequiados.

Prof. Doutor João Faria Lapa

Em serviço oficial, partiu para Hamburgo acompanhado de sua esposa o nosso prezado amigo e ilustre colaborador sr. Doutor João Faria Lapa, que ali vai assistir às sessões duma conferência internacional dos Caminhos de Ferro.

Agradecemos a visita que o ilustre professor catedrático do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e director dos serviços da divisão comercial da C. P. fez a esta redacção, para apresentar, pessoalmente, as suas despedidas.

ENG.º ATILIO CAPPÀ

De regresso do Congresso Internacional de Caminho de Ferro, realizado em Londres, e onde representou a Associação do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, (Buenos Aires) deve chegar no dia 23 a Lisboa o sr. Engenheiro Atilio Cappa, figura das mais categorizadas em assuntos de caminhos de ferro da Argentina e um dos vultos políticos dos momentos difíceis da grande nação.

Atilio Cappa, que foi antigo ministro do governo de Peron, demora-se alguns dias em Lisboa, visitando os principais centros turísticos do país.

A existência flutua entre o indivíduo e a espécie

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

NOS ensaios anteriores pusemos o problema magno da formação do homem como entidade que nasce, devém e morre, num crescendo psicossomático, cujas leis a educação e a escola vão estruturando. Hoje e para términus destas considerações, vamos integrar o homem nessa cadeia do tempo, que se chama espécie. Indivíduo e espécie. Duas posições a sondar no rio da história. E a ideia desta sondagem nasce-nos duma visão rápida a certas crónicas da grande imprensa.

Os jornais, os médicos e os sociólogos agitam no Mundo uma das graves questões que interessam a humanidade: a existência e a velhice. Sobre os intrincados fenómenos fisiológicos, que já desceram da cátedra dos sábios para o sabe-tudo da rua, os jornais atiram para a opinião pública afirmações de todo alarmantes. Menos filósofos e mais apóstolos da profissão, os médicos interessam-se pelos órgãos do corpo humano, pela sua função, tentando a vã loucura de estender a vida para os domínios ultracentenários.

Os sociólogos, por outro lado, lançam o sinal de alarme e afirmam que a percentagem de velhos, na maioria economicamente fracos, mercê da higiene e dos antibióticos, cresce assustadoramente nos últimos anos. As populações senis e inválidas vêm criar maiores compromissos aos governos, diminuem a riqueza dos países, oneram o nível de vida das classes trabalhadoras, exigindo-lhes uma contribuição demasiada, já para a formação das crianças e dos adolescentes, já para a conservação dos referidos velhos e inválidos.

Será possível perscrutar na história do homem a origem deste *perigo ameaçador*? Vamos tentá-lo. O homem primitivo e o selvagem, que não buscaram na civilização os valores típicos do homem-espírito, têm da vida uma noção inteiramente diferente da nossa. A sua religião e a sua moral não os desprendem da Natureza e da espécie. O homem civilizado que vai à escultura da personalidade buscar uma forma superior, transformou-se, fugiu da Natureza,

dissociou-se da espécie e individualizou-se. Hoje fala-se menos de gente, de género humano, e evoca-se muito o indivíduo e a pessoa, como entidades sólidas, capazes das maiores proezas na técnica, na arte e na ciência. O individualismo, nesta fase, de desagregação do todo, que é a Natureza, gerou a concorrência e o egoísmo. As sociedades de homens já não são agrupamentos naturais, estruturas que a espécie aproveita para se desenrolar no tempo; são antes instituições éticas, políticas e económicas, cujos fins foram inspirados num panorama de ideias, incompatíveis por vezes com a existência.

Idealismo e realismo são correntes que o tempo, como sarcástico espectador, tem visto ferirem-se numa arena de dualidade, de drama e de indecisão. Entre o paraíso das Ideias e o mundo das coisas nós vamos sendo joguetes da História. Mas a inquietação atingiu a culminância nos dias de hoje. O grito de Nietzsche, quando anunciou que o Mundo é humano, a História é humana, o Homem é homem e somente homem, calou bem fundo no coração e no cérebro do super-homem que ia desenhar-se. O Homem deixava de ser alguma coisa; passava a existir, a procurar-se, sempre com receio de se encontrar; e o Mundo, as coisas, os outros homens constituiriam a Esfera vital de que ele seria o Centro. Eis o existencial que arranca o seu devir ao tempo, que anseia viver para se aproximar de si. Arrasta consigo o drama, pois sabe de antemão que jamais se alcançará, por mais que se projecte no horizonte das lonjuras. Contudo vive na mira de existir por si e para além de si. Trata-se já do indivíduo puro, embora com os valores da pessoa, passivamente sujeita a uma profissão, a um dever social, mas na sua interioridade com o fogo do egoísmo, do estar consigo e tão somente consigo.

O ortodoxo cristão não viveu nem vive o drama activo do existencial, porque, transformando-se em ascese para Deus, sai de si próprio, é certo, mas encontra-se bem depressa com o Infinito que o solicita. No existencial há também ascese, mas com coordenadas temporais e na direcção de si próprio.

Por isso que a ortodoxia de ambos os afasta da Natureza, da Espécie e das Coisas, os três instrumentos de que deitam mão no seu caminhar. O cristão e o existencial encontrarão no ecletismo a forma autêntica do ser e do existir. A fuga ficará então suprimida pela ilusão do encontro. Na posição extrema não lhes interessará sobremaneira a espécie; só na medida em que o *ad vitam* lhes proporciona prazeres e lhes afugenta a dor. E é nessa fuga da espécie para o indivíduo ou para Deus que nós vemos a origem do tal *perigo ameaçador*, de que falam os demógrafos, dizendo que o Mundo se povoa demasiado de velhos e inválidos. É insaciável o desejo guloso que o homem tem de viver.

Os factos estão patentes nas inúmeras tentativas da medicina contemporânea ao querer prolongar a vida e a virilidade. Há dezenas de anos, por meio de rejuvenescimento com o enxerto glandular pelo método Voronoff-Dartigues; hoje, depois de muito estudada a endocrinologia, quer-se forçosamente, por meio da opoterápia, manter a vida para além da velhice. A gerontologia aventa mesmo a hipótese de o homem poder hibernar e, daí, perpetuar-se no tempo... Que abismos de artifício a ciência nos traz no seu corropio de loucuras!

O erro estará em haver mais técnicos que cientistas, mais cientistas que filósofos. Aqueles, pela experiência, de educação em educação, propõem-se destruir o conceito da impossibilidade. Estes, impotentes, preferem menos corrigir o destino do homem do que lamentá-lo.

E assim o Mundo deixamo-lo caminhar errado ao avesso da Natureza. Esquecemos que o homem, sendo um fim como entidade espiritual, é um meio

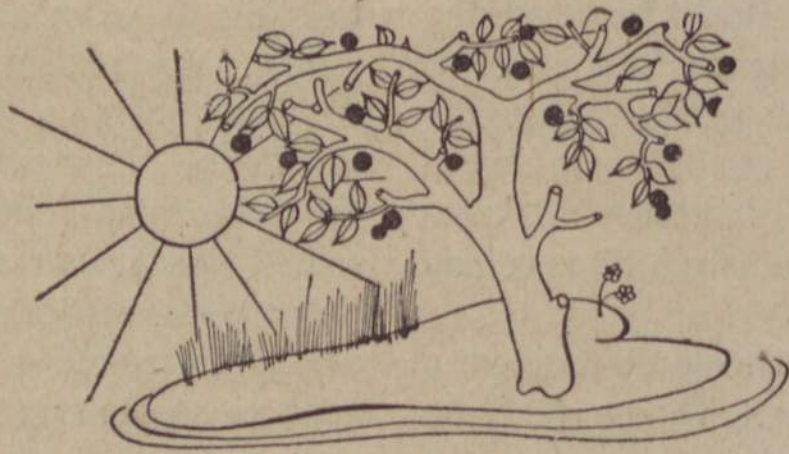
como agente de transmissão da espécie. Esta, sim, haverá de perpetuar-se no tempo e no espaço.

O homem é o seu veículo. E, na razão em que se individualiza, nega a sua função somática de portador do genes da raça, tão velho como a espécie. Já Weissman, no século XIX, considerava o homem como envólucro, em cujo interior estava a célula germinativa, representativa da espécie para além do tempo, e capaz da continuidade através do que é descontínuo — o homem. A alma e o espírito estão nele como a luz no Sol ou as flores na vegetação que há-de frutescer. O corpo desaparece no tempo, e o nosso genes vai de geração em geração construir a fila imensa de seres sempre diferentes, sempre herdeiros da nossa frágil construção, enquanto homens.

A problemática mudou agora de aspecto. Se nós nos compenetrarmos da nossa enorme missão como elos da humanidade, então seremos os primeiros a reprovar essas maravilhosas utopias dos cientistas que, a todo o transe, querem ver-se eternos na terra, negando a corrida natural das gerações. O que importa à ciência é descobrir meios de subsistência, de higiene física e mental, para que se evitem as guerras e as epidemias, e possa o homem gozar os seus anos e projectar o seu potencial genético para além de si, para filhos sadios que o hão-de substituir na hierarquia do tempo.

Sabemos que o todo só é perene com a coexistência funcional das partes. Logo, o que a ciência deve fazer será mais em proveito da espécie do que do indivíduo.

É a visão que temos do momentoso assunto. Porém, egoístas que somos, confessemos-nos cúmplices dos erros que apontámos.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

«O Comércio do Porto» ou cem anos de vida económica da capital do Norte

O Comércio do Porto entrou, há semanas, no ano centenário. A capital do Norte está, pois, de parabéns. Com os cem anos de um dos mais notáveis órgãos da Imprensa do País, não se comemora apenas o esforço vitorioso de uma empresa, nem, apenas, a figura prestigiosa de um dos seus fundadores, que foi o grande jornalista Bento Carqueja, exaltam-se e consagram-se também cem anos da vida económica e espiritual de uma grande cidade, de que se orgulham não só os portuenses, por sentimento bairrista, mas igualmente todos os portugueses do Império.

Bento Carqueja, identificado com os problemas da laboriosa região nortenha, ao criar um grande jornal construiu, simultaneamente, uma obra. Essa obra está de pé, ainda viva e admirável. Dir-se-ia, até, que o seu próprio fundador continua presente nessa obra. A morte, afinal, continua a respeitar a memória e a acção dos homens que souberam dar à vida um esforço honesto e uma nobre finalidade.

Bento Carqueja morreu, é certo, mas continua ligado à evolução e à acção do seu jornal que, hoje, pelas tradições que representa, pelo espírito portuense que o anima, quase deixou de ser uma propriedade privada, para se converter num dos mais expressivos valores do património comum da grande região duriense. É este o maior elogio que nos é possível fazer. *O Comércio do Porto* identificado inteiramente com os problemas do Douro não é apenas uma voz alta e clara de uma população laboriosa, mas, acima de tudo, a sua própria consciência.

Mestre Domingos Rebelo

O grande pintor açoriano Domingos Rebelo, que foi, em Paris, companheiro de estudo de Eduardo Viana, fixou há anos residência em Lisboa. Trabalhador prodigioso, vivendo inteiramente para a sua arte, Domingos Rebelo é um dos maiores pintores do nosso tempo, dos mais completos, dos mais expressivos. Mestre na pintura a óleo e na aguarela, no desenho a lápis e a carvão e no desenho a pastel, mestre também na gravura, paisagista e retratista, há nele um sentido superior de beleza e misticismo.

Domingos Rebelo é um pintor extraordinário. Pintar, para ele, é quase sempre uma maneira de rezar.

O pintor admirável dos frescos da Igreja de S. João

Os nossos artistas



MANUEL CALEJO (Miranda do Douro)

Desenho de Mestre Domingos Rebelo

de Deus tem agora, na Sociedade Nacional de Belas Artes, a sua mais bela exposição. E a maior pela quantidade e pela qualidade. Entre os seus retratos a óleo há que citar o do pintor Severo Portela Júnior. A composição a guacho, *Jesus Cristo ressuscita o filho da viúva de Naim* é uma afirmação de talento e de mestria. O retrato, a pastel, da *Mãe do contista José Loureiro Botas*, é, por sua vez, uma outra obra prima.

Jardim Zoológico

Neste mês de Junho, consagrado a Santo António, S. João e S. Pedro, o Jardim Zoológico de Lisboa comemora o 70.º aniversário da Fundação da Sociedade do Jardim (1884) e o 50.º aniversário da sua instalação nas Laranjeiras (1904).

Todos os acontecimentos importantes deste formoso parque de aclimação são sempre celebrados com reuniões plenárias de amigos, convidados e representantes da Imprensa, em que tomada a já tradicional «xícara de chá», se ouve, com encanto, a palavra do sr. Professor Fernando Emydio da Silva, espírito de artista e verdadeiro homem de letras.

A Dupla comemoração do Jardim Zoológico, cuja sessão solene será efectuada no próximo mês de Outubro, teve agora, no dia 3 do corrente, a assinalá-la, com a presença de numerosas pessoas, entre as quais os alunos finalistas de Direito, alunos do sr. Doutor Fernando Emydio da Silva, a inauguração das seguintes obras novas: Castelo das A'guias Reais, Reduto dos Ursos (três grandes grupos); Esplanada das A'guias Reais e a sua pérgola; Palácio das Araras; Retiro dourado das Avestruzes; reconstrução da Grande Abegoaria e o Ninho dos Pinguins.

Os convidados puderam admirar, mais uma vez, o Grande Roseiral de Lisboa, com 4.000 roseiras novas, vindas da Inglaterra, França, Irlanda, Bélgica e Luxemburgo. A Primavera tem ali a sua deslumbrante apoteose.

O que todos devem saber

Foram abolidos os vistos consulares para a Austria

O Ministério do Interior do Governo Federal Austríaco comunica que, a partir do dia 17 de Maio, os súbditos da Irlanda, Islândia e Portugal podem entrar na Áustria sem visto consular. Estas facilidades estendem-se também à sua permanência no País, que poderá ir até 3 meses sem qualquer autorização especial.

Os súbditos austríacos não gozam dos mesmos privilégios que agora foram concedidos aos nacionais dos países favorecidos.

Em 10 de Maio, entraram igualmente em vigor as mesmas facilidades, por reciprocidade, entre a Áustria, Dinamarca e Suécia. Convenções do mesmo género foram já firmadas, em 7 de Maio, com a Alemanha Ocidental e a Turquia; no dia 1 de Junho entrará em vigor idêntico regime com a Noruega.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

- COLISEU — Às 21,30 — «Cinema».
- EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Momento de perdição».
- OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Mariposa azul».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Imprensa

«SEMPRE FIXE»

Entrou no 29.º ano de publicação o semanário humorístico *Sempre Fixe*, dirigido actualmente pelo nosso ilustre amigo e camarada Artur Portela, a quem, por tal facto, enviamos os nossos melhores cumprimentos, extensivos a Francisco Valença e Alfredo França, seus principais colaboradores e animadores.

«DIÁRIO DE COIMBRA»

Entrou em novo ano de publicação o *Diário de Coimbra*, de que são, respectivamente, director e editor, os srs. Álvaro dos Santos Madeira e Adriano Lucas, Filho.

Saudações sinceras.

Ligações rodoviárias e ferroviárias entre Lisboa e o sul do Tejo

Ficou assente que compete à Junta Autónoma de Estradas, mediante determinação para cada caso do Ministro das Obras Públicas, promover a execução das sondagens de reconhecimento geológico e outros trabalhos preliminares que forem indispensáveis para o estudo das ligações rodoviária e ferroviária entre Lisboa e a margem sul do Tejo, atribuído à comissão nomeada por portaria de 16 de Junho de 1953, contraindo os correspondentes encargos que se tornem necessários para a efectivação desses trabalhos.

As despesas com a execução destes trabalhos não poderão exceder 2.500 contos e serão suportadas em partes iguais pelas dotações adequadas do orçamento da Junta Autónoma de Estradas e pelas receitas próprias do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Transportes locais e de toda a 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

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A Argentina propõe-se criar 45 fábricas com um potencial de um milhão e cem mil quilovátios.

Estas fabricas hidroelétricas serão estabelecidas ao longo do rio Uruguai no *Salto Grande*, que pertence à Argentina e ao Uruguai, e é constituído por um cordão de rochas nas duas margens formando um degrau donde se precipitam as águas com um volume de 700 metros cúbicos por segundo!

(do *Boletín Minero* — Montevideo)

O sr. John Ardie, de Orland, (Flórida) possui uma árvore única no mundo: dá 27 variedades de frutos. Conseguiu enxertar numa árvore vinte e seis outras espécies diferentes.

(de *Detroit Times* — Detroit)

O famoso antropologista Alen Hord descobriu na ilha Kodiak (costas do Alasca) um crânio humano com mais de três mil anos e que .. sofrera a operação de trepanação. Ficou assim demonstrado que entre os índios que habitavam essa ilha há três mil anos, já se encontravam hábeis cirurgiões dispondo dos instrumentos «cirúrgicos» mais rudimentares.

(de *Action* — Paris)

«A isso chama o senhor enredo?»

Com esta frase de escárneo, riu-se um produtor de Hollywood, ao ouvir ler o resumo que ele mandara submeter à apreciação de um escritor: «Ora veja — disse ele — um homem rico e poderoso apaixona-se pela mulher do seu irmão, assassina-o e casa-se com a cunhada. O filho do assassinado, devido a esta tragédiazinha vulgar, enlouquece. E apaixona-se por uma rapariga que morre louca. O irmão da rapariga e o amante dela apunham-se e morrem. E como se tudo isto fosse pouco a mãe bebe veneno, e o filho momentos antes de dar a alma ao diabo ainda apunhala o padrasto! Onde seria possível encontrar maior idiotice? Tudo isto é uma série de disparates! «E o produtor cinematográfico atirou o manuscrito para o cesto dos papéis. «Isto não é enredo. De tal coisa ninguém poderia nunca fazer uma peça!» Então, o autor do resumo insinuou suavemente: — Contudo tem produzido muito dinheiro no palco, com o nome de Hamlet, dum tal Shakespeare...»

(do *Het Belaag von Timburg* — Hassalt)

Inaugurou-se em Zurique um museu de sinos. Instalou-se numa antiga fundição de sinos. Mais de quinhentos saíram dali para todas as partes do mundo. Esta oficina foi convertida em museu.

(da revista *Noir et Blanc* — Paris)

Um grupo de operários descobriu por acaso um túmulo índio na igreja de Totonaca (em Jalaga). Continha o esqueleto dum homem cujo crânio estava colocado numa urna de pedra primorosamente esculpida. O túmulo pertence à primitiva civilização totonaca, que alcançou o seu maior esplendor há 3.500 anos.

(do *Diário Ilustrado* — Santiago do Chile)

Depois de profundos estudos sobre o sistema de nuvens, o emprego de balões-sonda, que levam instrumentos registadores, permite fornecer aos observatórios meteorológicos indicações exactas. O tempo necessário para que as estações recuperassem os balões que soltavam era pelo menos de dez dias. Por isso, esses balões que soltavam era pelo menos de dez dias. Por isso, esses balões passaram a ser munidos com rádios-emissores leves de ondas curtas, que transmitem automaticamente e instantaneamente as condições de pressão e temperatura que encontram.

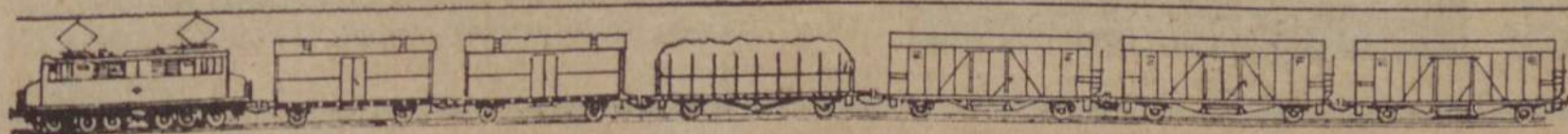
(do *News Paper World* — Londres)

Em Chicago, um juiz de casamentos chegou à conclusão de que na maioria dos matrimónios a mulher é quem toma a iniciativa em matéria de amor. Diz ele que cinco por cento dos casamentos são o resultado de iniciativa mútua; em vinte por cento dos casos, o homem casa-se com a mulher; em setenta e cinco por cento a mulher casa-se com o homem.

(de *Le Courrier du Littoral* — Ostende)

Em 1786 importante expedição de geógrafos percorria o deserto de Gibson na Austrália a fim de fazer o levantamento do mapa da região. Durante a viagem morreu a vaca Buzoe, favorita da expedição, e foi enterrada no local onde caiu. Como homenagem ao útil animal, os geógrafos assinalaram no mapa o local da cova, denominando o «Túmulo de Buzoe». Até há pouco tal indicação era encontrada em todos os mapas da Austrália.

(de *Je vois toute* — Paris)



Recortes sem Comentários

Uma vaca que nunca se tinha visto ao espelho

SERRA DE SANTO ANTÓNIO—O sr. Rafael Dias Castela possui uma vaca de trabalho, que vive num estábulo anexo à residência do dono. O animal estava, tranquilamente, à manjedoura e, de súbito, estralejou, em cima do telhado, um foguete. Foi tal o susto que, com um esticão, partiu a corda que a amarrava e enfiou pela casa dentro como se fosse em busca de socorro. Percorreu aposento por aposento, até que foi ter ao quarto do dono. Ao entrar, estava em frente do espelho do guarda-fato. Era a primeira vez que via a sua imagem reflectida na superfície brilhante de um espelho. Os olhos espantados supuseram ver do outro lado um animal da sua espécie, fitando-a em ar de desafio. Tomado de fúria, o pacífico ruminante preparou-se para a luta e investiu. Escusado será dizer que a marrada fez voar, em estilhaços, o espelho provocador.

Acudiu o dono da vaca, que conseguiu aquietá-la e conduzi-la outra vez para a corte, onde foi terminar o repasto tão insólitamente interrompido.

(Do Diário de Notícias)

A abolição do visto nos passaportes

Quando no ano findo se realizou o Congresso Internacional de Turismo, no qual tomaram parte representantes de várias nações, o de Portugal teve ocasião de declarar que o nosso Governo se preparava para anular os «vistos» nos passaportes em princípio do corrente ano. A promessa foi recebida com aplausos pelos congressistas e geralmente bem recebida por quantos, pela sua vida de negócios, de saúde ou fins turísticos, têm necessidade de se deslocar ao estrangeiro. Como o princípio do ano já lá vai, e a promessa ainda se não cumpriu, escrevem-nos a pedir que chamemos para o assunto, de incontestável interesse para o turismo nacional, a atenção de quem tiver de o resolver. Lembrem-nos

que a exemplo do que já se fez quanto à Suíça, Alemanha ocidental e Austria, se elimine a exigência de vistos aos turistas de França, Inglaterra e Itália.

(Do Diário de Lisboa)

O estranho culto do Deus-macaco na União Indiana

LUCKNOW (India) — Rastejando ao longo de estradas muitos peregrinos dirigem-se hoje para Lucknow, afim de prestarem culto ao deus macaco Hanuman, no antigo templo de Aliganj.

Alguns peregrinos percorreram de rastões 80 quilómetros nas últimas semanas. No fim de cada dia, sob temperaturas que atingem 47 graus centígrados à sombra, marcam o caminho percorrido com uma pedra e descansam junto da estrada, para continuarem no dia seguinte a sua jornada.

Hanuman, deus macaco da sabedoria e da força, é venerado em grande parte da India e, em sua honra, todos os macacos são considerados sagrados. Manifestando a sua devoção ao rastejarem até ao seu relicário, os peregrinos têm esperanças de conquistar bençãos e favores especiais. (R.)

(Dos jornais diários)

Serviços postais do Vaticano

Em 1929 firmou-se entre o Vaticano e a Itália o célebre tratado de Latrão, pelo qual se criou a nação mais pequena do Mundo, o Estado da Cidade do Vaticano, formado pela Praça e a Basílica de São Pedro, os Palácios Apostólicos e os jardins do Vaticano.

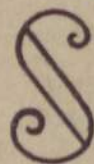
Entre as cláusulas do tratado há uma que reconhece a faculdade de dirigir os seus serviços postais. Com efeito, o primeiro acto do primeiro Governador da Cidade do Vaticano, Camilo Seranini, foi a emissão dos primeiros 15 selos de correio, cuja data de emissão foi em 1 de Agosto de 1929.

(Do Jornal do Comércio)

RONDA DOS BAIRROS



ALVALADE



E é certo que Lisboa sente verdadeiro orgulho em se rever nas ruas pitorescas dos velhos bairros, também é verdade que esta formosa Capital de um grande Império se não deixou ficar estática, indiferente ao progresso que categoriza as modernas urbes.

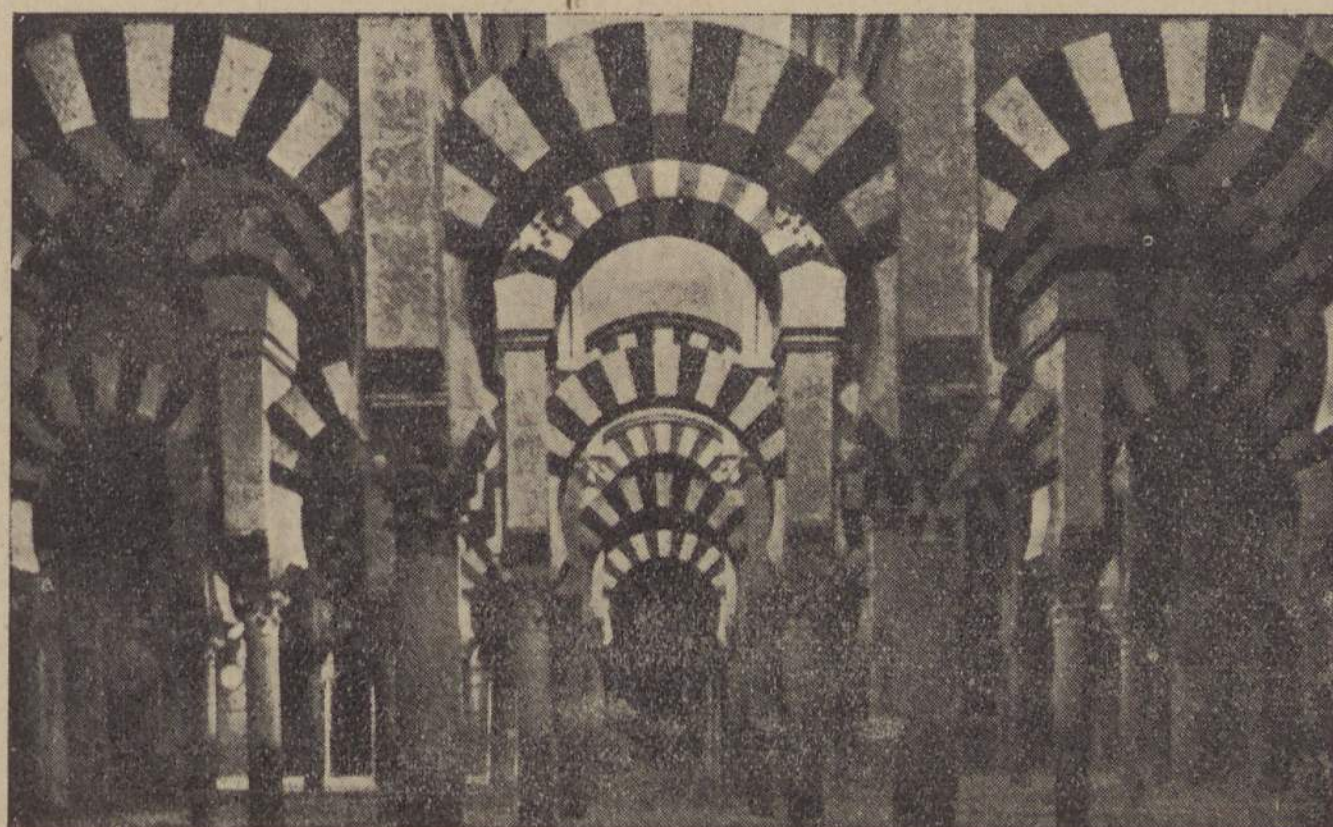
Procurando novos horizontes, na conquista de espaços onde possa abrigar a sua população sempre crescente, Lisboa culminou em Alvalade uma época de evolução urbanística que ficará, na história lisiponense, a testemunhar a visão, sensibilidade, trabalho e espírito empreendedor, dos homens do nosso tempo.

Construído em meia dúzia de anos, o bairro de Alvalade caracteriza-se, principalmente, pela harmonia de todos os pormenores, adivinhando-se, nas mais pequenas coisas, o alto mérito do plano de conjunto que o precedeu.

Quem, por consequência, quizer conhecer uma Lisboa diferente daquela a que nos habituámos, uma autêntica cidade nova orgulhosa do presente em que vive, em Alvalade a encontrará, sorrindo alegremente para o Futuro.

O Bairro de Alvalade é servido pelas carreiras de «eléctricos» n.ºs 2 e 2-A; e pelas de autocarros n.ºs 1, 17, 21 e 27.





CORDOVA — Interior da Mesquita

CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XVII

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

QUEM estiver em Sevilha — o que em geral acontece na Semana Santa ou por ocasião da Feira — pode escolher um dia para fazer uma excursão a Córdoba. São 132 quilómetros, ou sejam 264 ida e volta, tempo dado por bem empregado. Córdoba, capital de província à beira do Guadalquivir, é uma cidade curiosa, com 162.000 habitantes, digna de ser visitada, pois possui numerosos atractivos. Convém sair cedo de forma a que, antes ainda do almoço, se dê uma vista de olhos pela cidade, aproveitando também a luz do meio dia para uma visita à admirável Mesquita, transformada em Catedral.

A parte da tarde pode ser preenchida com um passeio que abranja a ponte romana, de 240 metros, bastas vezes reparada; Museu Arqueológico e de Belas Artes; igrejas de S. Pedro, S. Tiago, S. Lourenço, Santo André, S. Paulo, S. Miguel, Santo Agostinho e Santa Marina.

Como em Abril e Maio os dias são maiores, pode sair-se de Córdoba às 6 horas e vir jantar a muito boas horas a Sevilha.

* * *

Ao terminar a estadia em Sevilha, pode-se dar um passeio de 10 dias pelo Mediterrâneo percorrendo Cadiz, Algeciras, Málaga, e fazer, a seguir, um desvio para ir a Granada, continuar até atingir Almería, Murcia, Alicante, Valência Tarragona e Barcelona. É, de facto, uma distância superior a mil quilómetros, mas é digno de se observar a diversidade da paisagem, principalmente à beira-mar.

O primeiro objectivo é atingir Cádiz, onde se deve almoçar, depois de passar Jerez de la Frontera, que dista 100 quilómetros de Sevilha. Mais 17 quilómetros e temos o *Puerto de Santa Maria*, que bem merece pequena paragem, e, andando mais 39 quilómetros, chegamos a Cádiz, cidade fortificada, com perto de 88.000 habitantes, onde não faltam casas caiadas de branco, plantas, flores e a própria cidade, com ruas largas e alegres, que nos dispõem bem. A sua baía foi alvo de vários ataques por parte de ingleses e franceses, que conseguiram fazer desembarques de vários contingentes que, aliás, pouco

tempo permaneceram na cidade. Também as lutas internas movimentaram as facções políticas e fizeram com que a cidade e os seus habitantes sofressem vários revezes.

A viagem prossegue para Algeciras. São mais 127 quilómetros. Uma vez aqui, quem estiver munido com o seu passaporte e tenha o visto inglês, pode visitar Gibraltar, devendo levar consigo algum dinheiro que possa correr ali, para qualquer eventualidade, pois há sempre a tentação de comprar vários artigos de seda, que os marroquinos vendem ali a preços muito em conta. Gibraltar, cidade espanhola, fortificada no estreito do mesmo nome, na extremidade meridional de Espanha e tomada pelos ingleses em 1704, mantém-se fiel a estes com suas poderosas peças de artilharia de grosso e pequeno calibre cavadas na própria rocha. Tem sido ultimamente bastante discutida a entrega de Gibraltar aos espanhóis, segundo prometimento feito durante o período da última guerra civil.

Málaga, que é uma cidade marítima com perto de 293 mil habitantes, tem o seu porto no Mediterrâneo e a sua fama provém dos seus deliciosos vinhos, uvas passadas, legumes e outros géneros de exportação permanente, que a tornam um dos centros mais progressivos da Andaluzia. Sofreu várias revoltas mouriscas de 1501 a 1568, e depois, já em 1810, acossada por vários chefes, foi ocupada.

Em 12 e 13 de Maio de 1931 foram incendiadas 43 das suas igrejas e conventos.

O desvio para Granada merece fazer-se, pois é uma cidade situada a 668 metros de altitude, com um clima bem agradável. Tem a sua história através dos reis árabes e sucederam-se-lhe as constantes tomadas até aos reis católicos, em 1492.

Os seus arredores são dignos de visita.

De Granada a Almeria são 165 quilómetros, depois de atravessar trajectos pitorescos com pontos de vista magníficos sobre as Serras de Harana, Nevada e Gádoi. Almería é uma cidade de 84 mil habitantes, muito apreciada pelos estrangeiros pelo seu

magnífico clima, porque esta cidade mourisca está resguardada pelas serras que já citámos.

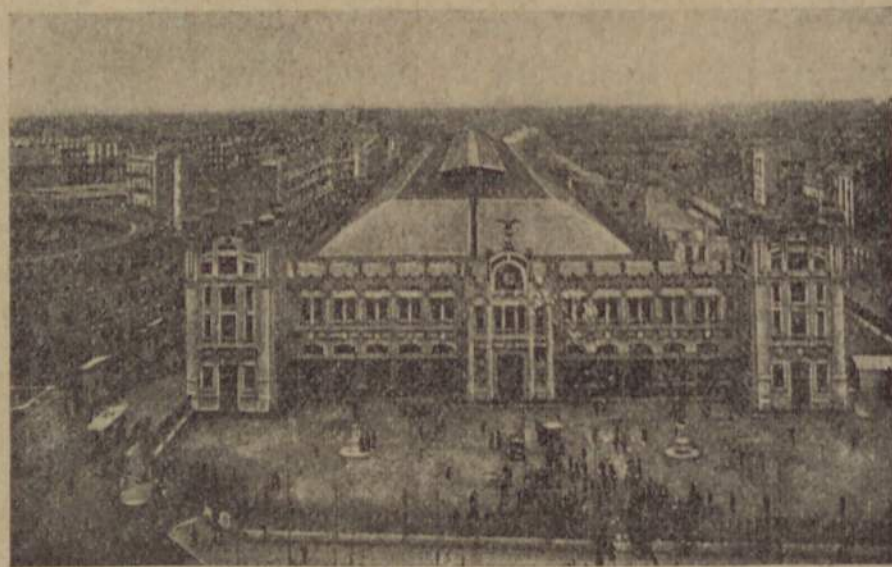
Temos Múrcia a seguir, com uma distância de 291 quilómetros por estrada e 332 por comboio ou automotora, cujo trajecto se faz em oito horas. Cidade de 216 mil habitantes, está situada a 43 metros de altitude, num clima seco e agradável até no Inverno. Tanto a cidade como os arredores são dignos de visita, e um dia que se perca é compensado com uma visita aos seus monumentos, museus, jardins e até aos seus modernos estabelecimentos, apesar das ruas, que atravessam a cidade, serem de mau piso.

Levantamo-nos cedo, e, depois do café, fazemos 79 quilómetros para chegar a Alicante, cidade fortificada, que conta metade dos habitantes de Múrcia. Protegida pelos ventos frios, ali se acolhem, no Inverno, os amigos do calor ou pelo menos as pessoas não dispostas aos horrores do Inverno rigoroso. No convento dos Dominicanos (antiga prisão provincial) situado na Avenida de Orihuela, existe a prisão de José António Primo de Rivera, fundador da Falange, fusilado em Alicante em Novembro de 136.

De Alicante até Barcelona, passando por Valência e Taragona, são perto de 500 quilómetros. Já a páginas 38 nos referimos às duas principais cidades, mas de Tarragona alguma coisa de interessante há a dizer, principalmente pela sua situação, que domina o mar a cem metros de altitude. A cidade, que foi antiga capital do principado da Catalunga, foi praça forte fundada por Amilcar Barca, no séc. III a J. C., é um porto do Mediterrâneo, e considerada hoje cidade museu, apesar das destruições que lhe causaram as guerras que se seguiram a 1640, a que o tratado de 1913 pôs termo. Seguiram-se-lhe as guerras napoleónicas e ainda outros movimentos tendentes à destruição do seu alto comércio e indústria.

Passeios, catedral, palácios, igrejas, museus e os seus arredores dão motivo a passar ali um dia.

Aqui termina o passeio de 10 dias pelo Mediterrâneo, que anunciámos, linhas acima, com partida de de Sevilha.



VALÊNCIA — Estação de Caminho de Ferro do Norte

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Junho de 1904)

Extinção de poeira

Nas linhas balastradas com saibro fino, a poeira attinge nos dias seccos as proporções de um verdadeiro flagello, que incommoda sobremaneira os passageiros e suja e deteriora o material circulante.

O remédio radical para a sua extinção consiste no emprego do balastro da pedra britada, dispendioso porém onde o preço da pedra seja elevado.

Tem-se feito experiencias para diminuir essa despesa, empregando duas especies diferentes de balastro, a melhor das quaes constitue a camada superior. Como era de prever, as reparações consecutivas determinam a mistura das duas camadas, tornando pois inefficaz o systema.

Depois de muitas tentativas adoptou-se na linha de Orleans, para evitar a poeira no valle do Loire numa extensão de mais de 340 kilómetros, uma simples camada protectora de pedra britada de 0,06^m d'espessura cobrindo o balastro de areia. Reconheceu se que basta uma simples camada para acabar com a poeira. Aos partidos de conservação foram distribuidos ancinhos de aço para arregaçar previamente a pedra quando tenham de fazer qualquer reparação, espalhando-a novamente logo que esta finda. Consegue-se assim evitar a mistura das duas espécies de balastro. D'esta simples precaução resultou conservar-se o balastro de pedra britada, sem necessidade do augmento de pessoal de conservação.

Na linha do Sul e Sueste fez-se ha alguns annos uma experiencia semelhante. Apesar de se limitar a camada à superficie entre carris, os resultados foram satisfatórios.

Entre Barreiro, Vendas Novas e Setubal há troços de linha em que a poeira é insupportavel e em que a sua extinção representa enorme vantagem para o publico e para a conservação do material. Resolveu por isso o Conselho da Administração mandar empregar em larga escala a camada delgada da pedra britada cobrindo todo o balastro onde a poeira attinge maiores proporções.

Bastam cerca de 250 a 300 m³ da pedra britada por kilometro.

Este melhoramento vae ser introduzido, não só no troço indicado da linha do Sul e no ramal de Setubal, como na parte da linha do Minho entre Valença e Caminha, onde a poeira abunda tambem.

A verba auctorizada para as duas direcções é de 13:500\$000 reis.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

No gabinete do sr. Ministro do Ultramar foi assinado um contrato para a execução do quarto troço, entre a Matala e a Vila Artur de Paiva, da linha de leste do caminho de Moçâmedes.

Esta obra, de grande projecção no desenvolvimento daquela região, está orçada em mais de trinta mil contos e deverá estar concluída dentro de três anos.

Outorgaram em nome do Estado o sr. comandante Sarmento Rodrigues, titular da pasta do Ultramar, e por parte da firma adjudicatária o sr. dr. Eduardo Correia de Barros.



**Na Riviera Francesa
há sempre sol em
céu azul**

INFORMAÇÕES:

DIRECCÃO GERAL DO TURISMO FRANCÊS
234 - RUA ÁUREA - 242 - LISBOA

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkatads Acktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

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

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e Expediente : Rua do Comércio, 39 — Telefones 30.551 e 26.775

FROTA			
n/m AFRICA OCIDENTAL	1.560 T.	n/m COLARES	1.376 T.
n/m ALCobaça	9.588 T.	n/m CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v ALCOUTIM	10.526 T.	n/m CORUCHE	1.376 T.
n/m ALENQUER	9.588 T.	n/v COSTEIRO	900 T.
n/m ALEXANDRE SILVA	6.215 T.	n/m COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/v ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m COVILHã	1.376 T.
n/m ALFREDO DA SILVA	3.643 T.	n/v CONENE	9.800 T.
n/m ALMEIRIM	9.588 T.	n/v FOCA	2.060 T.
n/v AMARANTE	12.600 T.	n/v INHAMBANE	9.619 T.
n/m AMBRIZETE	9.245 T.	n/v LUSO	10.125 T.
n/m ANA MAIALDA	3.643 T.	n/v MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m ANDULO	9.245 T.	n/v MELLO	6.253 T.
n/m ANTONIO CARLOS	2.974 T.	n/v MIRANDELLA	8.280 T.
n/m ARRAIOLOS	9.588 T.	n/m RITA MARIA	3.458 T.
n/m BELAS	7.259 T.	n/m SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m BORBA	7.259 T.	n/v SAUDADES	6.430 T.
n/m BRAGA	7.224 T.	n/v SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/m BRAGANÇA	7.224 T.	n/v ZE MANEL	1.240 T.
n/m CARTAXO	1.376 T.		

TOTAL 199.735 Toneladas

Rebocadores : «ÁFRICA», «CINTRA», «ESTORIL», «FREIXO», «SÃO CRISTOVÃO», «SOURE», «PRAIA DA ADRAGA» e «PRAIA GRANDE».

Lanchas a Motor : «GAROTA», «BOLHÃO», «CAROCHA»,
e para o pessoal «ODELEITE» e «ODRINHAS»

53 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)
25 Fragatas (2.300 T.)
1 Barca de água (250 T.)
1 Draga «BARREIRO» com 5 batelões de dragadas com 80 m³ cada

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.

n/m «MANUEL ALFREDO», de 3.600 T. e para 12 passageiros

CARREIRAS DE LISBOA PARA : Norte da Europa—Norte de África—Mediterrâneo—Cabo Verde—Guiné—S. Tomé e Príncipe—Angola—Estados Unidos—América Central—Argentina—Costa do Portugal

A Companhia que mais navios tem ao seu serviço construídos em Portugal nos estaleiros da COMPANHIA UNIÃO FABRIL, no Barreiro e em Lisboa

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS E BAGAGENS AO DOMICILIO

SERVIÇO DE PORTA Á PORTA EM CONTENTORES

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146
Telefs. 3 2151/54 e 3 2261/64
LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30
Telefs. 25938/39
PORTO