

17.º do 67.º

16 de Novembro de 1954

Número 1606

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

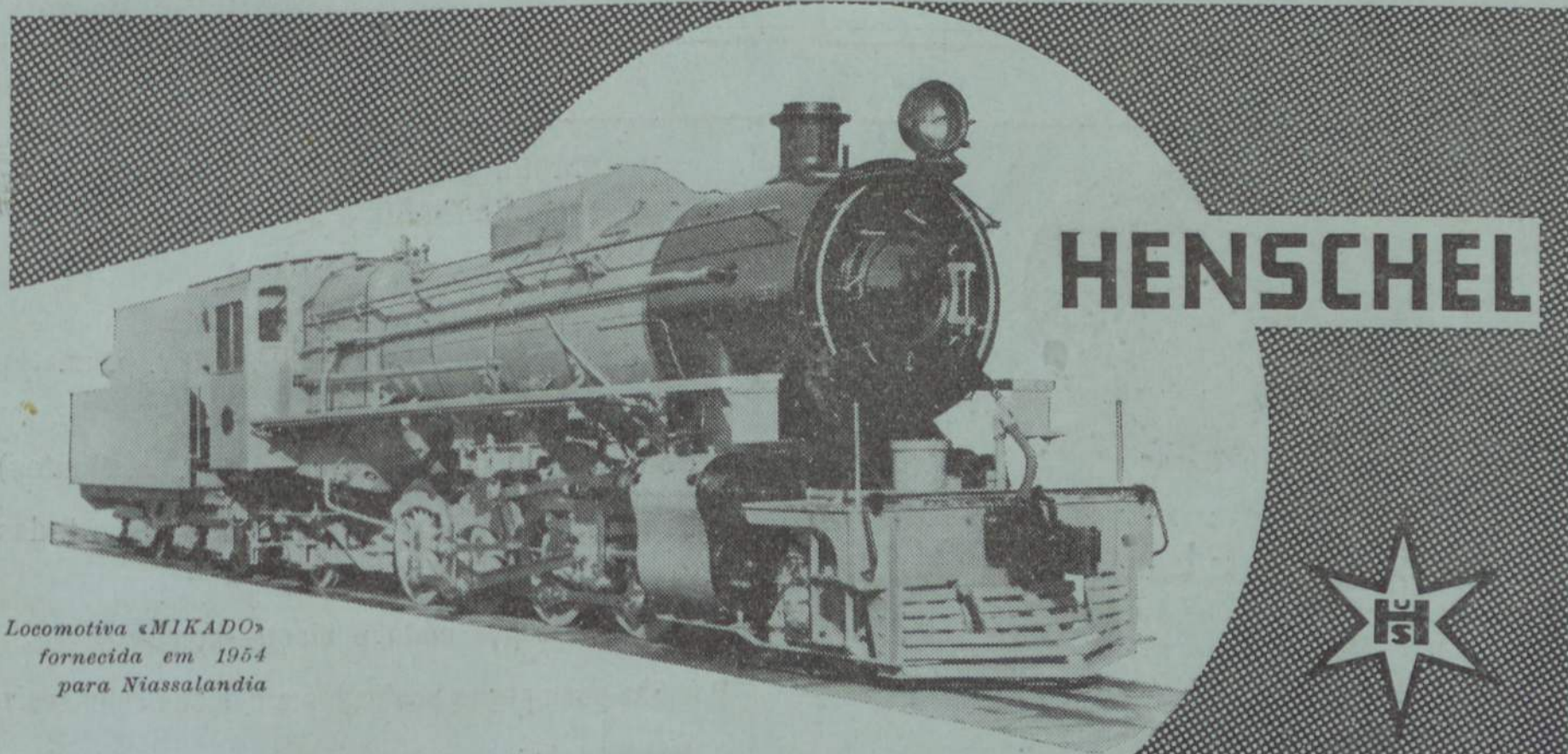
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



HENSCHEL



Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalandia

Programa de fabricação de Locomotivas :

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Genera-
l-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2 8953

COMPANHIA DO CAMINHO
DE FERRO DE BENGUELA

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

✽ — — — ✽

LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

✽ — — — ✽

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

✽ — — — ✽

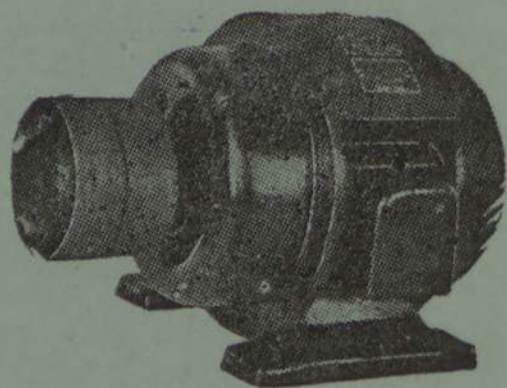
Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Enderço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 68061 (5 linhas) L I S B O A

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

Peças 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

Av. dos Aliados, 156-16

L I S B O A

P O R T O

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

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 Madrid

1606



16—NOVEMBRO—1954



ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal

(semestre) 30\$00. Africa (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

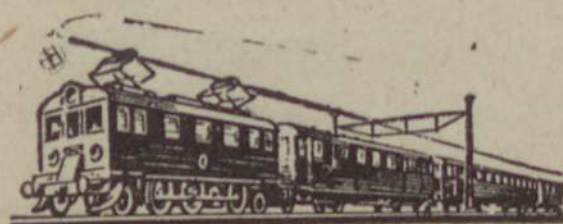
COLABORADORES

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

A C. P. e os transportes terrestres	321
III Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal . .	323
O «Sud-Express», por GUERRA MAIO	325
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS	327
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	329
Uma louvável iniciativa da Companhia Carris	330
Curiosidades da Imprensa Estrangeira por JORGE RAMOS .	331
Parte oficial	332
Vigésimo aniversário do «raid» aéreo Lisboa Timor-Macau, Índia-Lisboa	333
Jardim Zoológico.	333
Alberto Toste.	333
Linhas Portuguesas	334
Imprensa Técnica.	334



A C. P. E OS TRANSPORTES TERRESTRES

HÁ QUE PRESTAR JUSTIÇA AOS ESFORÇOS DE UMA EMPRESA QUE ESTÁ AO SERVIÇO DA NAÇÃO

NEM sempre a C. P., ou seja a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, é julgada com imparcialidade, simpatia e justiça. E, no entanto, a Companhia tem tido sempre ao seu serviço dirigentes de larga visão, técnicos competentíssimos que primam pelo zelo com que executam a sua missão e pela correcção com que atendem o público, sem contar com os milhares de contos de réis que têm sido empregados, nestes últimos anos, na aquisição de material rolante, do mais moderno; na supressão de passagens de nível; no aperfeiçoamento em sinalizações naquelas que, por enquanto, não poderão ser suprimidas; com melhoramentos de estações; com a construção de novos apeadeiros e com a elevação de antigos apeadeiros a estação, como o de Rio Meão.

O público — certo público, é claro — esquece-se facilmente de muitas coisas, fazendo gala, muitas vezes, da sua ingratitude e da injustiça com que aprecia actos e factos, e, o que muito mais lamentável é ainda, não se envergonhando de danificar o interior das carruagens, como sucedeu há poucos anos, quando, na linha de Sintra, se inauguraram as lindas e cómodas carruagens suíças...

A C. P., com a aquisição das locomotivas e automotoras Diesel-eléctricas, melhorou consideravelmente os transportes de passageiros, e de tal modo que os estrangeiros que nos visitam e percorrem de comboio parte do País, nunca deixam de, espontaneamente, demonstrar o seu agrado

e de classificar como excelentes os nossos serviços ferroviários.

O comboio «Foguete», que veio encurtar sensivelmente a viagem entre Lisboa e a capital do Norte, coloca-se entre os maiores melhoramentos mais recentemente introduzidos nas nossas linhas férreas.

Ainda em Outubro deste ano, um jornal do Rio de Janeiro, «O Mundo Português», afirmava, pela pena de Mário Nobre, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses se mantinha sempre atenta ao que de novo surge tanto no Velho como no Novo Mundo, e referindo-se ao «velocíssimo» comboio «Foguete», sublinhou que a Empresa ofertara às capitais do Norte e Sul do País um dos mais modernos, rápidos e cómodos serviços de transporte terrestre.

O jornalista, ao chegar ao Porto e ao verificar, com surpresa, que a viagem fora vencida em pouco tempo, fecha assim o seu artigo:

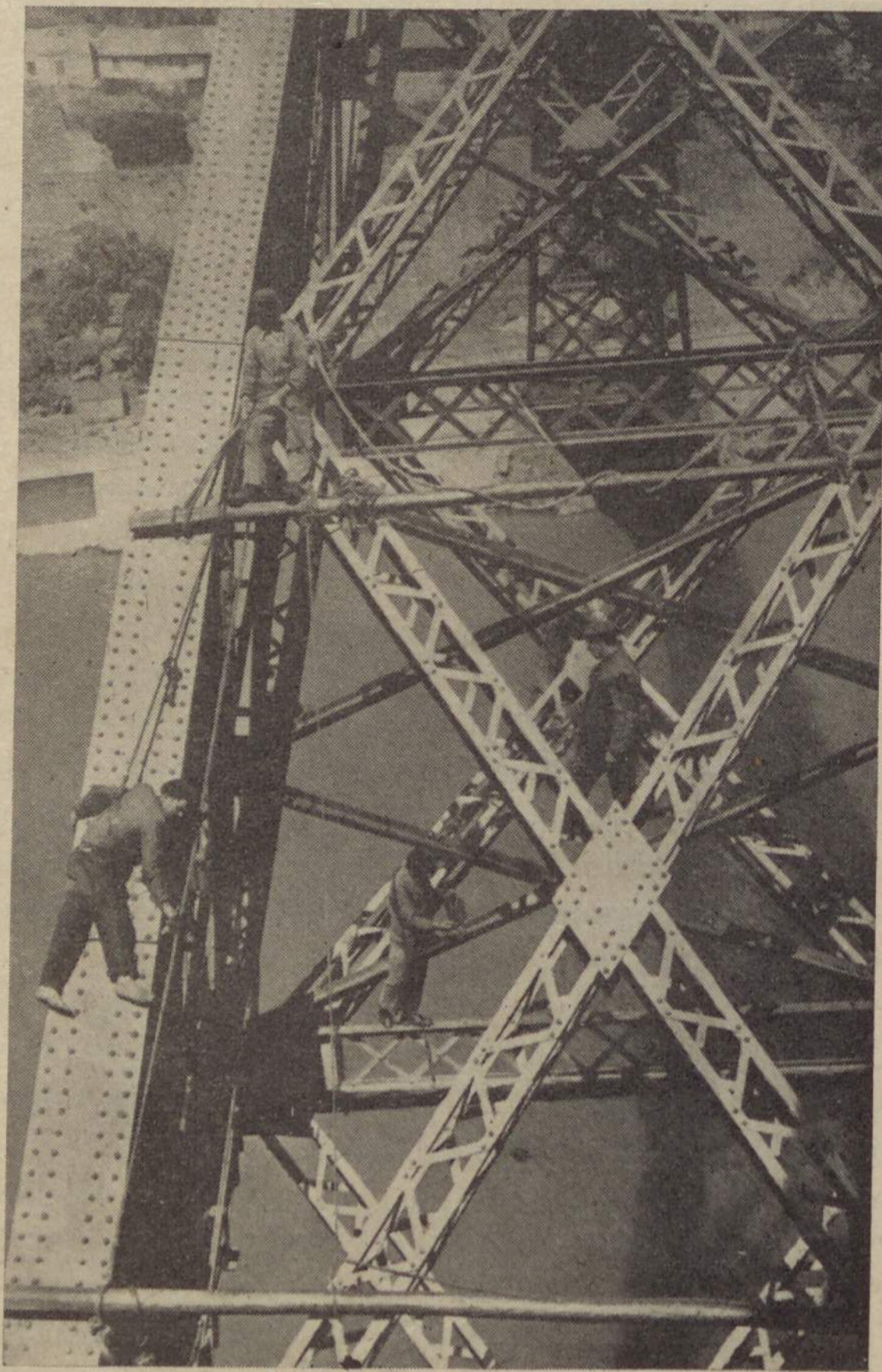
«...Não há dúvida, quase 400 quilómetros em 4 horas, é andar bem. Júlio Verne tinha razão!»

A C. P., que tem ao seu serviço uma notável equipa de engenheiros, que estão a par de todas as grandes realizações levadas a efeito no estrangeiro, pois muitos deles especializaram-se lá por fora, possui oficinas modelares, para os serviços de reparações e de montagem, onde trabalham operários competentes.

A conservação das obras de arte, como, por exemplo, a Ponte Maria Pia, que é, fora

de quaisquer dúvidas, a obra mais notável e grandiosa que, até hoje, se construiu no País, e era, ao tempo, considerada uma das construções mais arrojadas do Mundo, a conservação da Ponte Maria Pia nunca deixou de merecer à C. P. os maiores cuidados.

A sua conservação está entregue aos serviços da Divisão da Via e Obras e aos serviços, nomeadamente, de Estudos e Obras Metálicas. A sua pintura, que se faz periódicamente, exige o emprego de operários especializados e corajosos, como se pode verificar pela gravura que ilustra esta página, em que é reproduzida uma admirável fotografia do sr. Armando Ricco, Inspector do Serviço de Obras metálicas. O espectáculo que o pessoal da Via e Obras da C. P. nos oferece é emocionante e o distinto fotógrafo amador soube, com a sua visão de artista, dar-lhe não só beleza mas também grandeza.



Como trabalha o pessoal da Via e Obras — Pintura geral da Ponte Maria Pia, do lado de Gaia — (Foto do sr. Armando Ricco, Insp. do Serv. de Obras Metálicas)

Os caminhos de ferro foram um dos grandes factores do progresso de Portugal, de há um século para cá. Não só vieram revolucionar os transportes, provocaram também um novo período da economia nacional. O seu reinado não terminou, nem cá nem nos países estrangeiros. A Suíça, país de turismo por excelência, nunca pensou em substituí-los por outro sistema. A França procura constantemente in-

troduzir-lhes dia a dia novos e importantes melhoramentos. Nos Estados - Unidos, onde a aviação está extraordinariamente desenvolvida, os caminhos de ferro ainda não sentiram a ameaça de qualquer concorrência, nem a do automóvel nem a da aviação.

A C. P. que está a receber novo material para melhorar os seus serviços, não ficou, como disse o jornalista Mário Nobre no já acima citado «Mundo Português, do Rio de Janeiro, — de braços cruzados às evoluções da vida.

III Conferência Comercial

Ferroviária Espanha-Portugal

DE 17 a 22 do corrente realiza-se nos Serviços Centrais da C. P., em Santa Apolónia, a III Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal para tratar de importantes assuntos relativos ao tráfego ferroviário entre Espanha e Portugal.

A Delegação espanhola é composta pelos seguintes funcionários da Renfe:

D. Manuel Macias — Subdirector, Chefe de Departamento Comercial.

D. Alfonso Imedio — Chefe de Divisão.

D. Santiago Ordoñez — Chefe do Serviço de Fiscalização — Mercadorias.

D. Luís Escartin — Subchefe do Serviço Internacional.

D. José Resalt Gonzalez — Inspector Principal.

W. Lits

D. Luís Lopez Jamar — Director em Espanha.

Transfesa

D. Anselmo Lopez — Director.

E a Delegação portuguesa pelos seguintes:

C. P.

Dr. J. Faria Lapa — Chefe de Divisão.

Dr. Carlos de Albuquerque — Chefe do Serviço do Tráfego.

João dos Santos Camarinhas — Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Aparício Frutuoso — Subchefe do Serviço das Reclamações.

Dr. Cândido dos Reis — Adjunto do Serviço da Fiscalização.

Dr. Torroaes Valente — Adjunto do Serviço do Tráfego.

J. F. Pires — Inspector Principal do Serviço do Tráfego.

Augusto da Costa Murta — Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade.

W. Lits

Conde de Penalva d'Alva — Representante em Portugal.

Os Delegados espanhóis são esperados na estação do Rossio no Lusitânia-Expresso do dia 17 do corrente.

A seguir se transcreve a Ordem do Dia da Conferência:

I PARTE

Passageiros

1 — Conveniência de regular as viagens de grupos entre Portugal e Espanha pela tarifa directa existente entre os dois países.

2 — Estudo da conveniência de se criar um Anexo à Tarifa directa Portugal-Espanha, para o estabelecimento de bilhetes a preços reduzidos, aos peregrinos a Fátima, por um lado, e aos visitantes das Feiras de Amostras de Barcelona e Valência, por outro lado.

3 — Regime de liquidação das vendas de bilhetes efectuadas pelas Agências de Viagens de um e outro países.

4 — Concorrência da via aérea.

5 — Concorrência da camionagem no transporte de grupos.

6 — Excursionismo por estrada entre Portugal e Espanha.

7 — Serviço combinado de camionagem de passageiros e bagagens de, e para Sevilha, em ligação com o serviço ferroviário da C. P. em Ayamonte.

8 — Possibilidade de revisão de critério que tem impedido a Renfe de fornecer bilhetes da Tarifa Portugal-Espanha às Agências de viagens autorizadas a vender os seus títulos de transporte em Espanha.

9 — Oportunidade do restabelecimento em Espanha do serviço de veraneio para Portugal.

10 — Integração dos serviços directos de passageiros e bagagens entre Portugal e Espanha na Tarifa Comum Internacional em preparação.

11 — Marcação de lugares em Espanha para comboios portugueses e em Portugal para comboios espanhóis. — Resultados.

12 — Dispensa da verificação, pela Alfândega espanhola, das bagagens registadas, transportadas entre Portugal e França e além — Ponto 14 da Acta da I Conferência, em Lisboa, em Dezembro de 1952.

13 — Taxa de trânsito das bagagens cobrada a favor da Alfândega espanhola.

14 — Conveniência em se abreviar a resolução relativa a pedidos de reembolso de bilhetes internacionais.

II PARTE

Mercadorias

1 — Tarifa de mercadorias Portugal-Espanha.

2 — Despesas de Alfândegas. Solução dada para

representar estas despesas em documentação. Reclamações dos utentes por considerarem excessivas, em alguns casos, essas despesas.

3— Revisão eventual do regime de pagamento de portes das remessas permutadas entre Portugal e Espanha como consequência das modificações que sejam adoptadas para o tráfego entre Portugal e França e além.

4— Tarifa europeia de detalhe— Exame da fórmula que a Renfe deseja adoptar para concretizar a sua participação nas relações entre Portugal e França e além, designadamente quanto ao regime de pagamento de portes, sua repartição e liquidação.

5— Utilização de vagões de propriedade particular no tráfego entre Portugal e Espanha.

6— Perspectivas da utilização dos vagões de eixos intermutáveis no tráfego entre Portugal e França e além.

7— Adopção do novo modelo de declaração para a Alfândega recomendado pela U. I. C.

8— Resolução tomada pela U. I. C. (II Comissão—Hamburgo 1954) acerca da taxa a aplicar pelos países de trânsito e de destino no caso de forneci-

mento de vagões de tonelage superior à indicada pelo expedidor.

9— Perspectivas criadas à utilização de contentores no tráfego entre Portugal e França e além pela decisão das autoridades espanholas de admitirem o trânsito por Espanha sob selagem aduaneira. Diligências a fazer para tornar essa decisão conhecida, especialmente sob o aspecto das reduções de encargos que origina.

10— Oportunidade de a Renfe fazer diligências junto das autoridades espanholas no sentido de obter que os vagões utilizados no transporte de mercadorias de Portugal para França e além transitem por Espanha sob selagem aduaneira de modo a beneficiar esse tráfego da redução de encargos que tal procedimento deve permitir.

11— Diligências a efectuar junto das Alfândegas para atenuar o rigor de certas regras.

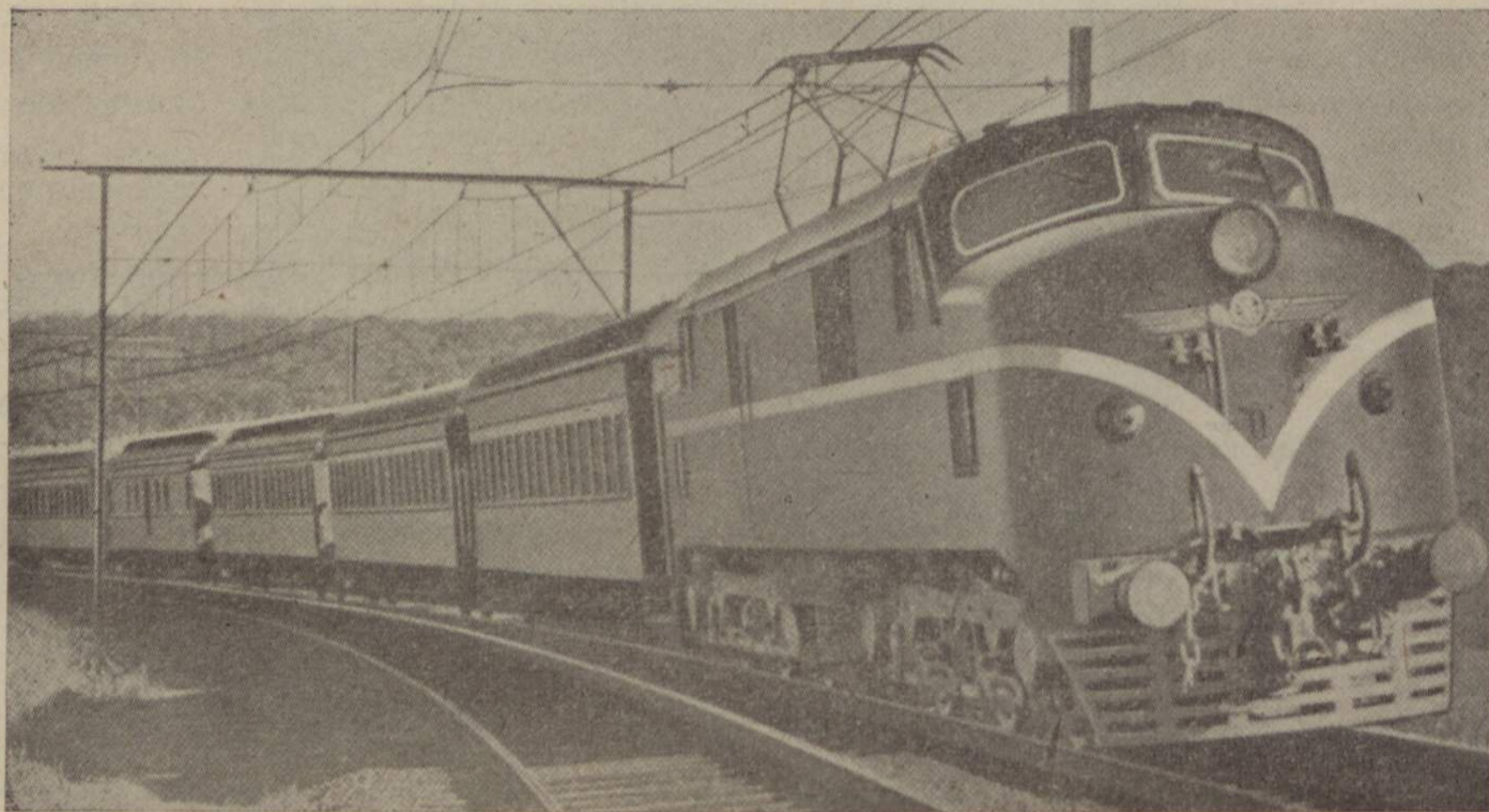
III

Diversos

1— Marcação da próxima reunião da Conferência.

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA O BRASIL



Uma das quinze locomotivas eléctricas de 3.000 H. P. fornecidas pela The English Electric Co. Ltd. à Companhia dos Caminhos de Ferro de São Paulo

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

Representantes: **MONTEIRO GOMES, Limitada**—R. de Cascais, 47—LISBOA—Telef. 3 7083

O «SUD-EXPRESS»

Traço de união entre o centro da Europa e a América do Sul

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

COMO aqui me referi e largamente, o «Sud-Express» teve na sua origem, como objectivo principal, ligar a Europa aos países de além mar, via Lisboa. Anos depois, talvez por não ter atingido o seu fim, passou a partir de Lisboa pela manhã e a chegar a Paris à noite, assim como, em sentido inverso, quer dizer sem continuidade em Paris para outras capitais europeias e em Lisboa para a América do Sul. Por outras palavras, passou a ser utilizado, na sua quase totalidade dos lugares oferecidos, pelos portugueses para irem a Paris, à mistura com alguns homens de negócios que vinham ao nosso País.

A sua composição foi, por esse motivo e durante muitos anos, apenas de uma carruagem-cama com 18 lugares, um salão restaurante e um furgão para bagagens e malas do correio. Só muito tarde passou a ter duas carruagens, e essas raramente cheias. Ultimamente, a exemplo do que se estava a fazer entre Irun e Madrid, juntou-se à composição uma carruagem de 1.^a classe que, em Maio de 1953, foi substituída por uma mixta de 1.^a e 2.^a classes. Democratizou-se assim o velho comboio de luxo — o primeiro que houve na Europa. Infelizmente a sua função passou a ser a de um comboio entre Lisboa e Paris e não o traço de união do centro da Europa para a América do Sul e vice-versa. Vai porém sê-lo em breve. Deus seja louvado. E não só no que respeita ao Brasil e à Argentina, mas igualmente de e para a América Central, graças à nova carreira da Companhia Colonial de Navegação, a qual está dando apreciáveis resultados, assim como de e para o centro da Europa.

Em Maio de 1955, o «Sud» partirá de Paris às 13h,35 em vez de 11h,50, depois da chegada ali dos comboios rápidos de Bruxelas, Antuérpia, Amsterdão, Liège, Colónia, Bonn e mais além.

No sentido inverso a chegada a Paris será às 17 horas, ou seja 1h,40' mais cedo, a fim de permitir a ligação com os comboios rápidos para aqueles destinos, pelas gares do Norte e de Leste. Falta agora a ligação em Lisboa com os transatlânticos, que já se pode todavia fazer, mas que convém realizar em melhores condições. Para isso é necessário que o

«Sud» chegue a Lisboa entre as 14 e as 15 horas e que parta daqui, das 15 para as 16, isto com ou sem hora de verão. Os paquetes rápidos chegam em regra antes do meio dia e partem ao fim da tarde. É porém conveniente que o trasbordo se faça sem precipitações.

Não fantasiemos porém demasiadamente a questão. Assegurada a ligação marítima-ferroviária, nem todos os passageiros usarão dessa apreciável faculdade. Muitos, mesmo a maioria, hão de querer demorar-se em Lisboa tanto à ida como à volta, um ou mais dias, para descansar e ver a nossa bela capital. Mas a isso deve ser estranho o caminho de ferro. O comboio aí está a horas propícias, o passageiro que faça o que mais lhe convier.

Aqui deixo registado um caso curioso, que bem prova a pouca atenção que se dá à realização dum objectivo que se tem em vista. Uma das mais importantes companhias de navegação que vinham a Portugal, deu em escalar Lisboa à noite, com partida poucas horas depois para a América do Sul e em sentido inverso a escala era às 8 horas da manhã, largando os navios ao meio dia para o Norte da Europa. Desta maneira ficava assegurada a ligação em ambos os sentidos, com o «Sud-Express». Não, foi porém esse o objectivo da Companhia, pois as razões eram outras, mas o que é certo é que a ligação ficava assegurada.

Foi o fim do mundo. Um jornal de Lisboa, censurou ásperamente a companhia, por não dar tempo aos passageiros em trânsito de se demorarem mais tempo e horas propícias para uma visita detalhada à nossa capital e fazerem as correspondentes despesas no pequeno comércio e no restaurante. Escrevi àquele jornal dizendo que tal horário permitia a ligação com o «Sud-Express», comboio deficientemente aproveitado e por tal um pesado encargo para os caminhos de ferro e para que ele pudesse existir e realizar o seu objectivo era necessário ter passageiros. De nada valeu a explicação, novos e enérgicos protestos, de que a empresa marítima em questão de resto não fez caso. Veio a guerra de 1939 e não se falou mais nisso.

O articulista ignorava, ao que parecia, que sendo

Paris o maior centro de turismo do mundo, nunca se obrigou os passageiros vindos da Inglaterra para a Côte d'Azur a pernoitarem em Paris. Antes pelo contrário, tiveram sempre a viagem contínua de Calais para Nice e fizeram-se sempre comboios directos para Basileia e Berna, pelo norte da França. E agora a Espanha tem quase concluída a ligação subterrânea das estações de Príncipe Pio à Atocha, para que os comboios ou as carruagens directas circulem sem detença em Madrid, de Bilbao, Santander, S. Sebastião e Irun para Sevilha, Cadiz, Málaga, Alicante e vice-versa.

O «Sud-Express» vai pois dar, em Maio de 1955, ligação imediata em Paris, de e para as capitais do centro da Europa e tudo se prepara para se fazer o mesmo em Lisboa em relação à América do Sul, em Maio de 1956.

Com esse fim estão-se realizando grandes trabalhos de renovação da via em Espanha, já concluídos em muitos sítios. Os comboios já circulam pelo desvio de Tejares, próximo de Salamanca, que evitou a velha ponte de ferro sobre o rio Tormes e que impedia a passagem de máquinas pesadas, e já notámos em alguns sítios da linha de Fuentes de Oñoro a Salamanca um rolamento suave do comboio, indício do renovamento da via. Outro tanto acontecendo nas alturas de Valhadolid e entre Alsasua a S. Sebastião. O troço da segunda via que falta concluir na linha de Madrid a Hendaia, entre Miranda do Ebro e Alsasua (79 quilómetros), já tem a explanação concluída, faltando a brita e os carris, o que tudo leva a crer que estará feita dentro de pouco tempo.

Na parte portuguesa, graças à substituição das quatro pontes de ferro de Pampilhosa a Santa Comba Dão, cujos trabalhos já foram iniciados, haverá também uma apreciável redução de percurso.

Em tais condições podemos aspirar a ir-se de Lisboa a Paris, em Maio de 1956, em 24 ou 25

horas. Os caminhos de ferro franceses, em 22 de Maio do próximo ano elevarão a velocidade do «Sud-Express» ao máximo, ganhando 25 minutos de Paris a Hendaia, o que lhe dará uma marcha comercial à roda de 110 quilómetros à hora, a maior de toda a Europa.

Poderão os 634 quilómetros que separam Irun de Vilar Formoso ser feitos em 10 horas e os 441 do percurso português em 6h,30? Não me parece difícil. Assim teríamos:

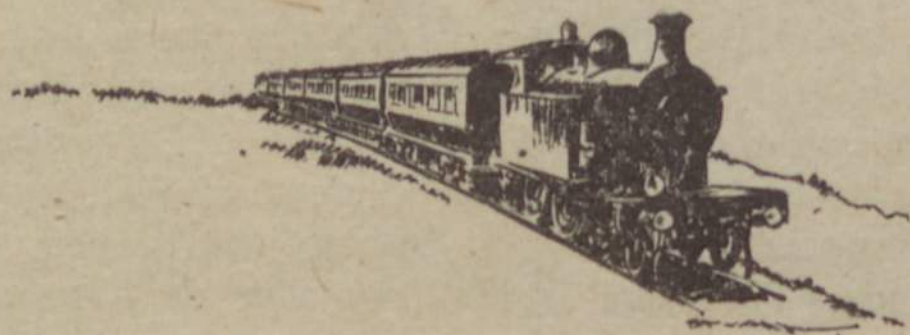
Paris-Hendaia-Irun,	824	quilómetros	7h,30
Irun-Vilar Formoso	637	»	10h,00
V. Formoso-Lisboa	441	»	6h,30
Demora nas fronteiras			1h,00
	1.902		25 horas

É claro que o avião vem de Paris a Lisboa em 4 horas, a que juntando o trajecto da cidade ao aeródromo e à alfândega, eleva a viagem a perto de 7 horas. Mas a prática tem demonstrado que os passageiros se repartem pelos dois meios de transporte, na maior parcela pelo caminho de ferro.

Dois outros concorrentes tem ainda o comboio, o autocarro e o automóvel particular. Este é mais perigoso, pela sua maleabilidade e pelo facto dos seus possuidores não fazerem caso do desgaste do material, tendo apenas em conta as despesas de carburante.

O comboio se não pode vencer aqueles concorrentes, tem meios de lhe atenuar os efeitos. Para isso é oferecer as maiores comodidades aos passageiros, o que os caminhos de ferro estão fazendo, não olhando a sacrifícios.

A frequência do «Sud-Express» tanto em Portugal, como em Portugal e França é muito superior à de antes da última guerra, e maior será quando os melhoramentos em curso estiverem concluídos.



CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XX

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

O que entendemos por melhor regresso é sair de Bilbao, já com a ideia fixa de atingir Santander para, em seguida, tomar o rumo de Portugal pela Corunha, depois de ver Oviedo e Gijon. Mas torna-se necessário, primeiro que tudo, preparar a viagem para sair cedo, chegar a Bilbao às 10 horas e ir almoçar a Santurce, pequeno bairro piscatório a curta distância, onde as sardinhas, de formato pequeno, são deliciosas. Daqui, rapidamente se liga à estrada que segue para Santander.

Mas uma vez em Bilbao, a mais importante e opulenta cidade de Biscaia, há que passar ali algumas horas a tomar contacto com o seu comércio. Fundada em 1300 por Diogo Lopes de Haro, quando este era senhor da Biscaia, durante cinco longos séculos nada há de notável a assinalar na sua história, até que, no ano de 1808, os franceses assaltam-na e saqueiam-na desapidadamente, nela fomentando, mais tarde, renhidas guerras civis, que se prolongam até ao ano de 1873. Bilbao sofreu ainda com os ataques carlistas, tendo-se defendido deles, no entanto, com energia. Bilbao, situada a doze quilómetros do mar, tem uma população de 231 mil habitantes e está dividida em duas — a cidade velha e a cidade nova, qualquer delas com bastante poder de atracção, devido às curiosidades que encerra. Ricamente industrial e próspera com as suas minas, que se prolongam numa extensão de vinte e quatro



Gaiteiro das Astúrias

quilómetros e de que se exportam, para vários países da Europa, grandes quantidades de ferro, Bilbao possui também a fabricação de lãs, tudo lhe dando a categoria de cidade mineira e de centro industrial do ferro e do carvão. O seu porto de mar tem tal movimento que, só num ano, ali passaram seis mil navios, que carregaram mineral.

Bons hotéis, campo de aviação, restaurantes típicos com ótimas refeições, teatros e cinemas, numerosos locais com festas populares e distrações desportivas, chamam e seduzem os turistas que não resistem à tentação de interromper a sua viagem para visitarem tão aprazível cidade de Biscaia.

A Avenida Lopes de Haro, a Igreja de S. Nicolau, a Catedral de S. Tiago, o Museu Arqueológico, a Igreja da Anunciação, o Município, a Praça de Espanha e o Parque das Três Nações conferem a Bilbao a categoria de uma grande cidade, distinguindo-se os seus habitantes pela cortesia e generosidade. São eles trabalhadores activos que bem merecem o respeito do visitante, que é sempre bem recebido desde que venha por bem. As mulheres, bastante religiosas, mostram-se cuidadas no arranjo da sua casa e dos seus filhos, trajam com compostura e decência e tem como timbre a sua nunca desmentida honestidade.



A Corunha (vista aérea)

A distância de San Sebastian a Bilbao anda à volta de cento e vinte quilómetros, tanto por estrada como por caminho de ferro. A estrada é boa e o caminho de ferro admirável, como meio de transporte rápido, feito em carruagens directas, tanto de dia como de noite.

A 119 quilómetros temos Santander, que se deve escolher para passar a tarde e ali dormir em qualquer hotel das suas praias do Sardinero, S. Vicente, Comillas, Laredo ou outras, ou na própria cidade nova, visto que a parte velha foi em tempos atingida por um violento incêndio, que lhe destruiu metade. Apesar disso, essa parte velha possui alguns restaurantes bastante modestos.

Ao cair da noite, entramos na parte nova de Santander, que hoje possui largas avenidas e propriedades modernas, que a vão embelezando com o risco da arquitectura viva e alegre atirando para longe com o estilo pesado e bronco que muito se utilizou no final do último século. Segundo o novo plano camarário, Santander ficará sendo dentro de alguns anos uma das mais modernas cidades da Espanha, com tendência a atingir categoria superior à que tinha noutros tempos. A sua população anda hoje à volta de cento e dez mil habitantes e as atracções de que dispõe chegam para o visitante passar ali umas horas agradáveis, principalmente em Julho, mês em que se realiza a sua feira de Santiago. Não lhe faltam atractivos e, entre eles, os seus grupos folclóricos, assim como os forasteiros não perdem nunca as suas animadas regatas, que são sempre imensamente concorridas.

De Santander a Oviedo vão pouco mais de duzentos quilómetros, que se percorrem em ótima estrada, a que não faltam as malfadadas passagens de nível, parte das quais vai em breve desaparecer segundo o novo plano de melhoramento das comunicações.

Neste trajecto não faltam pequenas praias e localidades pitorescas, todas elas dignas de paragem, mas quem não tiver diante de si tempo suficiente para as inevitáveis demoras, precisa de ter cuidado com as horas para poder chegar ao seu destino na data marcada. A Espanha possui curiosidades sem número, e por isso quem traça o itinerário de uma viagem não se pode prender com pequenos pormenores, que lhe podem absorver grande parte do tempo.

Temos logo a seguir Barreda, onde existe, em sentido inverso, uma casa com torre que pertenceu ao grande poeta dramático espanhol Calderon de la Barca, autor de obras vigorosas e consideradas de grande vulto. Logo a seguir também se podem alcançar as grutas de Altamira; a cinquenta quilómetros Trecena, pátria de Juan de Herrera, architecto do Escorial, a que já nos referimos anteriormente, a 64 quilómetros S. Vicente de la Barquera, que possui

curiosidades históricas; os Picos da Europa em Unquera-Bustio, a 75 quilómetros, localidade muito apreciada pelos praticantes da arte venatória, que ali encontram abundância de animais de caça. Entramos nas Astúrias, vasta província onde a produção de minerais, salientando-se entre estes o ferro e o carvão, atinge enormes proporções. Estou longe de poder avaliar com exactidão o valor destas montanhas intermináveis que mais parecem um deserto do que uma cordilheira. Passamos Llanes, com pitoresco porto; Ribadesella, pequeno porto dentro duma cintura de montanhas e donde se desfruta belo panorama; Arriendas, Infiesto e, mais adiante, Oviedo. Nesta cidade de Oviedo, que possui oitenta e dois mil habitantes, a massa operária atinge uma produção de grande importância para o seu comércio exportador. A história de Oviedo é, como todas as outras, acidentada, pois, mesmo edificada no alto das montanhas, tem sofrido vários revezes, mas rapidamente pôde reconstruir tudo quanto havia sido destruído. Em 1934, foi Oviedo considerado o centro comunista tendo-se revoltado trinta mil mineiros, que ocuparam todas as fábricas. Muitos dos edifícios da cidade foram destruídos, por essa ocasião, assim como parte da sua Catedral. Só em 1937, os governamentais tomaram a cidade sem prolongada resistência e reconstruíram-na rapidamente, tendo reposto no seu lugar as estátuas derrubadas por maus espanhóis e por estrangeiros impiedosos. Mas isto já lá vai e deve ter servido de emenda aos desnorteados que, ingloriamente, lutaram contra os seus próprios irmãos. Oviedo merece estadia, não de horas mas sim do tempo suficiente para ver a sua Universidade construída em 1398 por González de Bracamonte e Juan del Rivero e que, destruída em 1934, hoje se encontra reconstruída. A Catedral, de estilo gótico, foi construída em 1388 e era considerada uma das mais belas de Espanha. Apesar de bastante deteriorada em 1934 e 1936, encontra-se hoje recomposta, graças a donativos particulares e ao auxílio dos administradores da cidade, que lutaram para que Oviedo não continuasse a parecer o esqueleto que horrorizava quem a conheceu n'outros tempos.

De Oviedo a Gijon são 29 quilómetros. Não deve perder-se esta visita, cujo trajecto nos dá perfeitamente a ideia do desenvolvimento industrial que se opera nesta cidade de cento e dez mil habitantes. Depois da guerra civil, ficou em parte destruída, mas, recentemente, também se apresenta reconstruída e de linhas modernas. É uma cidade interessante, sendo grande a sua actividade comercial e industrial, e o seu porto é considerado o terceiro de Espanha, depois de Barcelona e Valência.

O trajecto agora é aconselhável, para chegar à Corunha, por Grado, Salas, Lueca, Ribadeo, Vivero e Ferrol, mais conhecido por Ferrol del Caudillo.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Marechal Papagos

A visita do Marechal Papagos, Presidente do Conselho da Grécia, ao nosso País, não foi infrutífera, pois contribuiu para o estreitamento das boas relações de amizade e cortezia, já tradicionais, aliás, entre as duas gloriosas nações.

Se, durante as festas de carácter oficial, se trocaram brindes e discursos muito significativos e de largo alcance político, os nossos monumentos nacionais, a nossa paisagem, o aspecto risonho de Lisboa, o encanto de Sintra e o simbolismo da Batalha, deviam ter, por sua vez, conquistado e encantado o espírito do Chefe do Governo da Grécia.

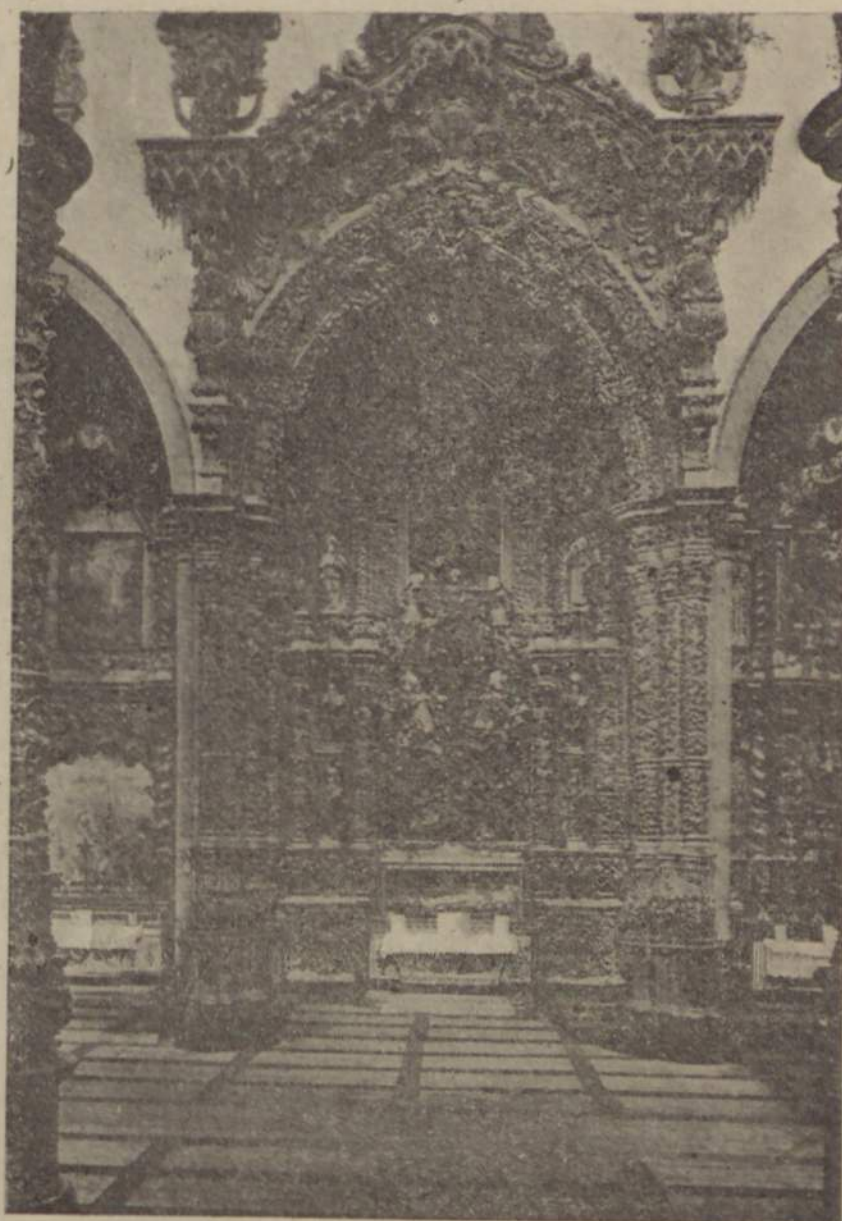
Com seus próprios olhos, durante uma semana, o Marechal Papagos pôde observar que Portugal, País hospitaleiro, deve o seu prestígio crescente e a sua mocidade magnífica e viril, não apenas ao clima e ao mar, mas também à sua cultura.

A Índia Portuguesa e a lição de um pintor

Em 1944 o pintor Fausto Sampaio visitou a Índia portuguesa. Fausto Sampaio, ninguém o ignora, é um dos mais notáveis pintores do nosso tempo e dos que mais têm viajado pelo Império. A sua paleta de artista é excepcionalmente rica e cada um dos seus quadros é um fascinante e voluptuoso espectáculo de cores.

O pintor já apresentou, noutra ocasião, quase todos os quadros pintados em Dio, Damão e Goa. Tendo-os reunido agora, mais uma vez, Fausto Sampaio expô-los no salão grande do Secretariado. As obras tocadas pelo génio não envelhecem nunca, antes, pelo contrário, ganham maior beleza. O público que visitou, em grande número, a Exposição do Palácio Foz, teve a sensação de uma novidade. E extasiou-se. E sentiu a alegria orgulhosa de ser português, de pertencer a uma pátria que está presente em muitos pontos do globo.

Como Fausto Sampaio interpretou essas terras maravilhosas da Índia portuguesa; como ele soube dar vida e expressão às próprias pedras dos castelos e fortalezas! Como ele nos transmite a poesia viva das paisagens, como descreve as festas nocturnas e os efeitos luminosos! E, sobretudo, como ele, através das suas telas, nos ensina a amar melhor e com



PORTO — Interior da Igreja de S. Francisco

mais consciência aquelas parcelas do Império! É esta a lição magnífica e oportuna de Fausto Sampaio.

Homenagem ao Dr. Alberto Mac-Bride

Na biblioteca do Hospital de S. José, inaugurou-se, nos começos deste mês, em homenagem à memória do saudoso Dr. Alberto Mac-Bride, uma notável exposição intitulada «Figuras e Panoramas da Medicina de Outros Tempos». Nessa exposição, em lugar saliente, viam-se o título do curso do malgrado e generoso médico-cirurgião e o modelo da medalha com o seu retrato feito pelo grande artista João Silva.

Colaborou nesta Exposição o sr. Dr. Eugénio Mac-Bride e o catálogo é prefaciado pelo sr. Prof. Reinaldo dos Santos, que, em termos justos e eloquentes, exalta a figura daquele que, em vida, foi um amigo da profissão e da sua história e um amigo do Hospital de S. José e das suas tradições.

Uma louvável iniciativa da Companhia Carris

CARTAZES DE PROPAGANDA CONTRA ACIDENTES



Um dos quatro cartazes de cada coleção que a Companhia Carris distribuiu pelas Escolas Primárias Oficiais

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, no «stand» que manteve na Feira Popular, exibiu alguns cartazes de propaganda contra acidentes de trânsito. Esses cartazes, bastante sugestivos, chamaram a atenção do público e mereceram também do sr. Subsecretário da Educação Nacional palavras de muito apreço e louvor.

No prosseguimento dessa campanha digna dos maiores elogios, a Companhia Carris de Ferro começou a distribuir, pelas Escolas Primárias Oficiais de Lisboa, colecções de cartazes, os quais são apresentados numa excelente realização gráfica a quatro cores e foram desenhados pelo distinto artista Meco.

Cada colecção compõe-se de quatro exemplares

diferentes. Em versos simples, que entram no ouvido, chama-se a atenção das crianças para diversas imprevidências, que lhes podem ser fatais, culminando cada cartaz num conceito moral que, uma vez fixado, ficará a constituir uma verdadeira lição para toda a vida.

A Companhia Carris dispõe ainda de algumas colecções que, gostosamente, oferecerá às Escolas Primárias particulares que, nesse sentido, se lhe dirigirem.

Não poderíamos deixar de louvar tão bela iniciativa, e por isso temos o prazer de inserir a reprodução de um dos quatro cartazes de cada colecção, que a referida Companhia distribuiu pelas Escolas Primárias Oficiais.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Será discutida em breve, na França, a abolição do imposto sobre funerais, que é cobrado na base do número de cavalos que puxam o coche funerário.

(De *Las Provincias* -- Valencia)

Um camponês, na Jugoslavia, de nome Milvah Raich, aprendeu a ler e a escrever aos 115 anos de idade.

(De *Hong Kong Standart* -- Hong-Kong)

Antes de 1939 cada cidadão inglês comia, em média, 400 ovos por ano. Depois da guerra esse número desceu para 24.

(Da revista *Amanecer* -- P. Mallorca)

Em Wellington, N. Zelândia, descobriu-se um bando de ladrões que roubava galinhas e patos utilizando um gás para adormecer as aves, afim de evitar alarido.

(De *El Correo Español* -- Bilbao)

Dois cocheiros em Lyon atacaram-se em violenta luta armados cada um de... um presunto. Um deles foi hospitalizado em estado grave.

(Do semanário *Cartel* -- Cuba)

Em Johannesburg, África do Sul, o leite é vendido em quatro cores: branco, vermelho, rosa e castanho. Os proprietários das leitarias dizem que o cor de rosa é o mais procurado e que o leite colorido é o mais nutritivo.

(Do *Diário de Burgos*)

Em Limoges, a mulher de um agricultor encontrou um cogumelo gigante pesando nada menos que 4 quilos. Media 1 metro e vinte de circunferência.

(De *Voz del Pueblo* -- Puerto Cabello (Venezuela))

Pouco antes de morrer Daniel Gilbert, de Iorkhise (Inglaterra) redigiu o seu testamento. Publicou-se agora. Continha a seguinte disposição: Enterrem me na sepultura de minha esposa e escrevam na lápida tumular: Daniel na Cova dos Liões.

(Do semanário *Alor* -- Badajoz)

Numa fazenda das proximidades de Merano (Itália) uma galinha pôs um ovo pesando 200 gramas. Dentro dele, havia um outro, de peso normal.

(De *Stavepost*, Filadelfia)

A média de altura das crianças escolares na Dinamarca aumentou cerca de três polegadas desde 1907, tendo se registado igualmente um aumento médio no peso de cerca de 4 quilos.

(Da *Revista chilena*, Santiago de Chile)

Um estatístico norte-americano calculou que em cada 60 segundos, são consumidos em todo o globo 28 500 litros de cerveja e 1.270 toneladas de cigarros e charutos.

(De *El Cobaya*, Avila)

Uma companhia de Montreal propõe-se introduzir nos seus serviços de transporte naquela cidade ônibus de dois andares com todos os requisitos necessários ao conforto dos passageiros incluindo instalações sanitárias.

(Do revista *Ruta* -- S. José de Porto Rico)

A polícia de Oslo iniciou a substituição das fotografias em preto e branco, no album dos criminosos por fotos coloridas. O chefe da polícia declarou à Imprensa que as fotografias em cores dão à fisionomia mais naturalidade, o que facilita o reconhecimento da pessoa procurada.

(De *La Voz de Castilla* -- Burgos)



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L.
IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES,
BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO,
LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO,
METAIS FOSFOROSOS, RÉDES, SOLDAS,
TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48
TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», III Série, n.º 251, de 25 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 16 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidas condições tarifárias especiais ao transporte de estrumes desde o dia 1 Setembro de cada ano até ao último dia do mês de Fevereiro do ano seguinte.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 19 de Outubro de 1954. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo», n.º 237, I Série, de 23 de Outubro de 1954, publica o seguinte:

DECRETO N.º 39 866

Sobre a interpretação do artigo 4.º e seu § único do Decreto-Lei n.º 39 557, de 9 de Março de 1954, tem-se levantado a seguinte dúvida: o limite máximo de pensões a que esta disposição se refere é o calculado em função dos vencimentos ou é o fixado independentemente da consideração dos vencimentos?

Tanto pelo que se escreve no relatório daquele decreto-lei como pelo facto de a mencionada disposição legal ficar sem conteúdo, se se referisse ao limite calculado em função dos vencimentos, a dúvida suscitada pelo texto não pode deixar de resolver-se no sentido de que o limite máximo em causa é independentemente dos vencimentos.

Na verdade, limite calculado com base nos vencimentos existe em todos os regulamentos referidos no artigo 1.º do aludido decreto-lei, e, se fosse este limite o previsto no artigo 4.º, isso significaria que tal artigo ficava, inexplicavelmente, sem campo de aplicação.

Não obstante, a dúvida tem sido posta.

Ora uma matéria em que se pretendeu uniformizar não deve ficar sujeita a interpretações diferentes, por parte de quem tem de aplicar os regulamentos que estabelecem os quantitativos de reforma do pessoal ferroviário.

Pelo exposto:



TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES

C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41.º
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN - MADE IN ENGLAND

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. O artigo 4.º e § único do Decreto-Lei n.º 39 557, de 9 de Março de 1954, deverá interpretar-se nos seguintes termos:

Art. 4.º Independentemente dos critérios estabelecidos nos regulamentos enumerados no artigo 1.º para cálculo das pensões de reforma e dos limites neles fixados, haverá um limite máximo destas, que será fixado por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social, ouvida a direcção das instituições.

§ único. Considera-se fixado o montante das pensões já atribuídas à data da publicação deste diploma sobre as quais não haja reclamação pendente, competindo ao Ministro das Corporações e Previdência Social decidir as que estiverem pendentes, de harmonia com o disposto no corpo deste artigo.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 23 de Outubro de 1954.
— FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *Artur Águedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.



RONDA DOS BAIRROS

TERMINOU a RONDA DOS BAIRROS.

Uma vez em cada mês, desde Novembro de 1953, nas colunas dos jornais diários e revistas de reconhecida expansão, fizemos a propaganda daqueles locais de Lisboa que nos pareceram dignos de maior interesse, procurando, deste modo, chamar a atenção de possíveis interessados para os variados encantos que a Capital tem para oferecer a quem se der ao trabalho de peregrinar de Bairro em Bairro.

Chegámos ao fim. Não porque tivéssemos esgotado o assunto, mas porque julgamos ter atingido o objectivo que tínhamos em vista. A partir daqui, deixamos àqueles que por estas resenhas se interessaram o prazer de, sem conselhos nem sugestões, serem eles próprios a continuar e ampliar a RONDA DOS BAIRROS.

Os «eléctricos» e autocarros da Companhia Carris, atravessando a cidade de extremo a extremo e percorrendo-a em todas as direcções e sentidos, podem proporcionar verdadeiras «descobertas» a todas as pessoas que queiram conhecer Lisboa, ou a pretendam conhecer melhor.

Vigésimo aniversário do «raid» aéreo

Lisboa-Timor-Macau, India-Lisboa

Em 25 de Outubro completaram-se quatro lustros sobre o «raid» aéreo Lisboa-Timor, com que o então tenente Humberto Cruz e o mecânico Gonçalves Lobato escreveram uma página gloriosa da nossa História.

Com efeito, foi na madrugada de 25 de Outubro de 1934, que saídos da Amadora, num pequeno avião Havilland «30», cobriram, por etapas, o norte de África, a Arábia, a Pérsia, a Índia, a Birmânia e a Oceânia, tendo chegado a Timor a 7 de Novembro. Em 14 dias e 14 etapas realizaram os dois uma rota de 17 619 km.

Para a época, o empreendimento foi mais do que notável: — assumiu as proporções de uma façanha excepcionalmente heróica, que teve larga repercussão em todo o mundo.

Essa viagem magnífica foi feita com o auxílio da Nação — ao iniciar-se a campanha, o glorioso aviador, hoje major Humberto da Cruz, e ilustre colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, declarou a um jornalista: «Quero fazer uma viagem de acordo com o espírito patriótico dos portugueses. Todo o dinheiro que conseguir será depositado numa repartição oficial e depois de utilizado as contas serão tornadas públicas».

Nada pediram nas terras onde aterraram; no regresso o avião foi entregue ao Estado, de tudo se prestaram contas publicamente, o remanescente serviu, ainda, para custear as edições dos livros: «A Viagem do Dilly» e «Pelos Céus do Continente

Jardim Zoológico

Como de costume, por esta época, recebemos do Jardim Zoológico, por amável oferta do seu ilustre Conselho de Administração, um lindo ramo de flores.

Os nossos melhores cumprimentos pela amável lembrança.

ALBERTO TOSTE

Completamente restabelecido da operação cirúrgica a que foi submetido, retoma em breve as suas funções de secretário-geral do Automóvel Clube de Portugal, o sr. Alberto Toste.

Os nossos melhores cumprimentos de felicitações.

INERTOL—ICOSIT—ELASTOBIT

PRODUTOS ANTI-CORROSIVOS E DE PROTECÇÃO

As melhores referências nos empreendimentos Hidro-Eléctricos, Indústria e Construção Civil

Deposítários: **A Algodoeira W. Stam, Ltd.**

Rua de Entreparedes, n.º 60/62 — PORTO — Telef. 2 7647/8/9

Agente em Lisboa: **A. dos Santos Júnior**

Rua Castilho, n.º 57-solo — LISBOA — Telef. 5 6999

Negro», tendo sido entregue o produto da venda dessas obras ao filho do tenente Melo Rodrigues, que nesse ano morrera num desastre de aviação, e à mãe do Lobato, o qual, poucos meses após a sua chegada a Lisboa, morrera também, num desastre em Viseu, quando voava.

A data do feito heróico do nosso querido amigo e ilustre colaborador sr. major Humberto da Cruz não nos passou despercebida. Nem podia passar.

Oxalá que, daqui a outros 20 anos, ainda a possamos lembrar, o nosso colaborador e nós.

Linhas Portuguesas

Os serviços das ambulâncias postais dos C. T. T. vão ser consideravelmente melhorados. Com efeito, a Administração Geral dos Correios e Telefones encomendou, há tempos, a uma firma alemã, 20 carruagens do tipo mais aperfeiçoado de ambulância-postal. É esta a maior encomenda feita no género, depois da que a Administração dos C. T. T. fez, após a guerra de 1914, também à Alemanha e por acaso à mesma firma, em conta corrente com as reparações de guerra, portanto sem que o Estado tivesse, nessa altura, que pagar qualquer importância pelas 25 carruagens entregues a Portugal.

As que foram agora encomendadas custaram, no total, 20 mil contos e as primeiras já foram descarregadas de bordo do navio «Pero de Alenquer». São sete carruagens de oito metros de comprimento, equipadas com os dispositivos necessários ao transporte e manipulação postais em via férrea. Depois de vistoriadas pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres e feitas algumas viagens de experiência, substituirão diversas unidades antigas, que ainda circulam na Beira Alta, na Beira Baixa e no Douro.

Dentro de meses, receber-se-á do mesmo construtor o resto da encomenda: mais 13 ambulâncias de vários tipos, com dimensões máximas compreendidas entre 23,60 metros e 8,10 metros. Com esta segunda entrega completar-se-á o apetrechamento da rede de ambulâncias-postais, o qual, segundo os melhores cálculos, evitará novas aquisições de carruagens durante largos anos.

—As comunicações ferroviárias entre Lagos e Vila Real de Santo António começaram a ser beneficiadas de 1 de Novembro em diante, com um serviço de automotoras, cómodas e rápidas, tocando em todas as estações e apeadeiros, e nas novas paragens de Alvalade, Patã, Vale Judeu, Marchil, Rio Seco, Bias, Fuzeta A e Aroeira. O trajecto de Lagos a Vila Real de Santo António, ou vice-versa, é efectuado em três horas e meia.

Há, diariamente, oito circulações em cada sentido. No sentido barlavento-sotavento, 5 de Lagos a Vila Real de Santo António (com partidas às 6,35, 8,35, 11,35, 17,35 e 19,35); uma de Lagos a Faro (partida às 13,35); outra de Lagos a Tunes (partida às 22,35), e outra de Faro a Vila Real de Santo António (partida às 16,05 horas).

No sentido contrário: 5 de Vila Real de Santo António (com partidas às 7,00, 9,00, 11,00, 16,00 e 18,00); uma de Vila Real de Santo António a Faro (com partida às 13,05); outra de Faro a Lagos; e,

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

Imprensa Técnica

Revista dos Transportes Aéreos

Recebemos a visita da «Revista dos Transportes Aéreos», cuja publicação se iniciou no Rio de Janeiro, em Agosto deste ano.

Esta revista tem por único objectivo divulgar notícias e estudos sobre aviação em geral.

Apresentada em bom papel, recheada de gravuras, esta Revista tem como director geral, o sr. Jorge de Moraes Gomes, e como director técnico o sr. João Mendes da Silva.

No segundo número desta revista mensal, presta-se homenagem ao Ministro da Aeronáutica do Brasil, Brigadeiro Eduardo Gomes.

Aos seus directores e colaboradores enviamos os nossos cumprimentos e desejos veementes de longa vida.

ainda, outra de Tunes a Lagos (com partida às 5,27 horas).

Os jornais do Algarve, ao noticiar este melhoramento, dirigem à C. P. expressões de gratidão e contentamento.