

18.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1954

Número 1607

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

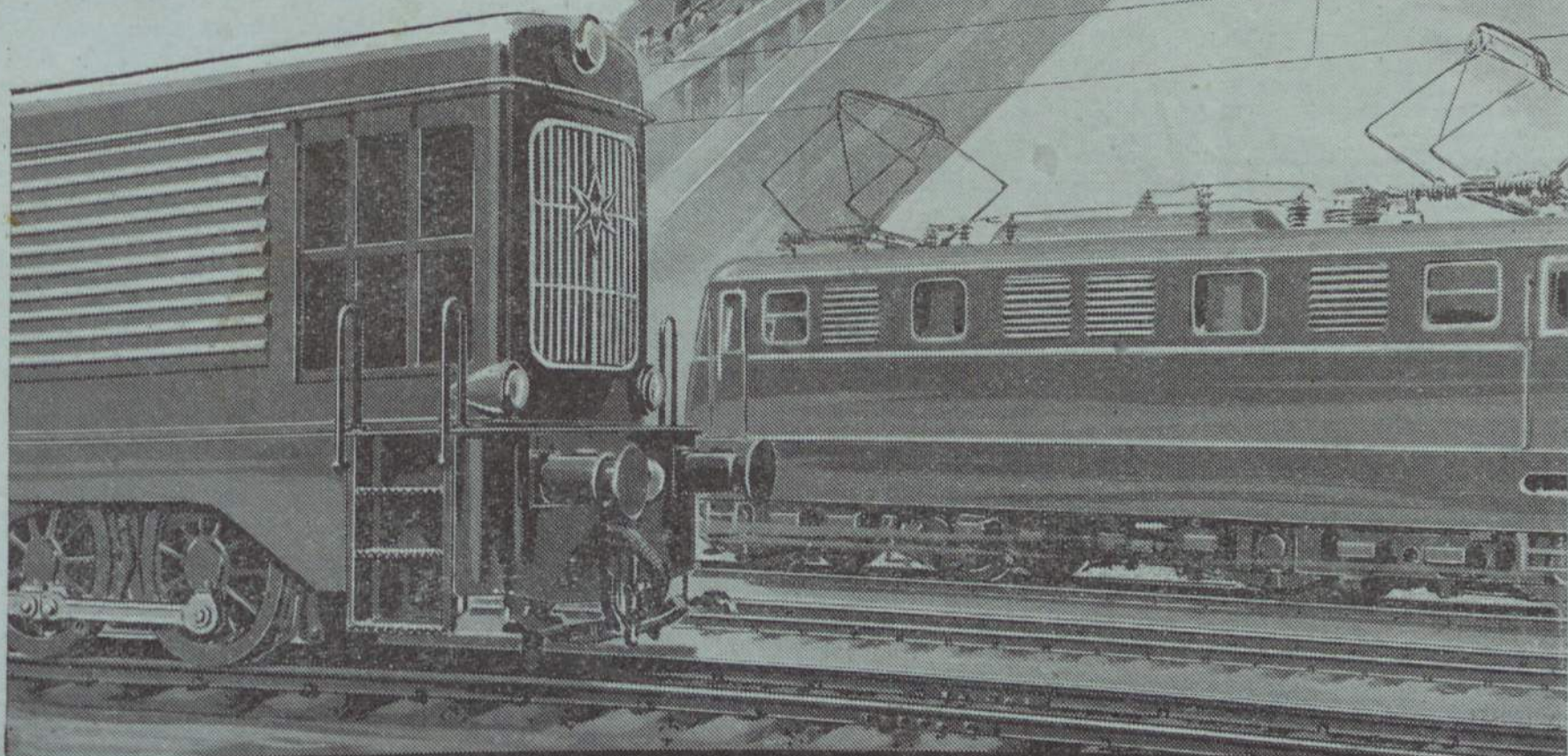
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158 — LISBOA

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS
DIESEL HIDRÁULICAS
E A VAPOR

HENSCHEL



HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL, AMÉRICAS DO SUL E CENTRAL E ENTRE ANGOLA E O
 — NORTE DA EUROPA —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique

Telefone 22342

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
 NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
 inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
 Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS
 PARA CONSTRUÇÃO

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ - Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GRUY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeira — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicleta e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterrâneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA - SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e caixas — Eixos de rodas — Pertis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICQUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR» — UNION SIDERURGIQUE LORRAINE — Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 21381-21382
 LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 27167 — PORTO

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
 SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A

PORTUGAL

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

1607



1 — DEZEMBRO — 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

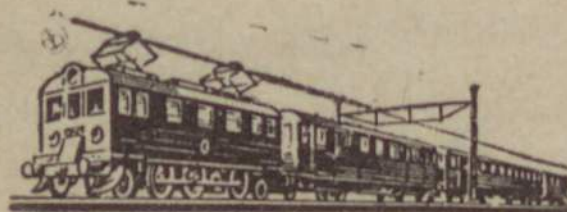
COLABORADORES:

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

Almeida Garrett e os Caminhos de Ferro, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	337
Há 50 anos	339
Dois conferencistas portugueses no Colégio da Defesa da NATO	339
Imprensa	340
III Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal	341
O que todos devem saber	343
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	344
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	345
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	346
Caminhos de Ferro Ultramarinos	348
Publicações recebidas	349
Os nossos mortos	349
Recortes sem Comentários.	350



ALMEIDA GARRETT

e os Caminhos de Ferro

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

SE durante bastante tempo muitas figuras nacionais permaneceram ingratamente esquecidas, o mesmo não acontece na actualidade, em que as comemorações surgem amiudadamente. A que está decorrendo e termina no próximo dia 9 do corrente, referente ao centenário do falecimento de Almeida Garrett, não pode ser mais justa exalçando a sua figura notabilíssima. Poeta, prosador, biógrafo, investigador, dramaturgo, romancista, orador, político, não é difícil afirmar que tudo foi o Visconde de Almeida Garrett e sempre ocupando o plano principal em que se destaca a sua figura de elegante e de sentimental apaixonado.

Tendo nascido Almeida Garrett em 1779 e falecido em 1854, assistiu ao início da transformação das comunicações terrestres, quer pelo novo processo de construção de estradas criado por Mac-Adam, quer pelo começo da viação ferroviária. Os caminhos de ferro pela sua importância originaram violentas discussões e oposição por parte de interesses feridos, travando-se por vezes áspera luta entre partidários e inimigos, factos que também se repercutiram em Portugal, embora li-

geiramente, pelo que é natural perguntar qual seria a oposição de Garrett numa época em que, devido ao demo-liberalismo, o partidarismo tudo invadiu.



ALMEIDA GARRETT

Estudando a vasta obra literária de Almeida Garrett, apenas conheço as referências feitas nas «Viagens na Minha Terra» e as outras de menor importância a que adiante me referirei.

«Nos caminhos de ferro dos barões — escreveu Almeida Garrett (1) — é que eu juro não andar. Escusa é a jura porém. Se as estradas fossem de papel, fá-las-iam não digo que não. Mas de metal! Que tenha o Governo juízo, que as faça de pedra, que pode, e viajaremos com muito prazer e com muita utilidade e proveito na nossa boa terra».

Causa uma certa admiração que à lúcida e penetrante inteligência de Garrett os caminhos de ferro provocassem essa repulsa e cepticismo, não faltando até o sistema inglês e americano de empregar a palavra estrada em vez de caminho, e para a analisar bem se mais tarde não teria mudado de opinião, é necessário saber se Garrett, na sua estada na Grã-Bretanha, França e Bélgica, não teria visto um caminho de ferro ou

mesmo viajado no novo sistema de viação.

Emigrou Garrett pela primeira vez em 1823, ⁽²⁾ e durante dez anos manteve-se com pequenas ausências na Grã-Bretanha e em França, nomeado encarregado de negócios e cônsul geral na Bélgica, só voltou definitivamente a Portugal em 1835. Nesses países estava-se no início da viação ferroviária, que apresentava dúvidas e indiferenças, pelo que não é difícil conjecturar que só em cómodas seges e malas-postas andou Garrett não tendo sequer entrado num comboio. Daí a expressão rodoviária dominá-lo nas recordações das suas viagens pelo estrangeiro e é por estrada que deseja percorrer Portugal. Partidário de estradas, declarou ⁽³⁾ na Câmara dos Deputados, em 1839, que votava todos os projectos para a sua construção, e na Câmara dos Pares ⁽⁴⁾, em 1854, orgulhava-se de ter sido um dos criadores da quinta mala-posta, quando Ministro dos Negócios Estrangeiros.

De tudo isto pode parecer que Almeida Garrett foi sempre inimigo intransigente dos caminhos de ferro e que assim se manteria até morrer. Ora a penetrante e maleável inteligência de Almeida Garrett não podia ficar indiferente aos benefícios e vantagens dos caminhos de ferro, como se vai ver por outros actos que praticou, demonstrativos de mudança de opinião.

O movimento triunfante da Regeneração em 1851, chefiado pelo Marechal Duque de Saldanha, pôs termo ao poderio político de Costa Cabral, e iniciou uma orientação governativa, que, em parte, era a execução dos planos de fomento do adversário vencido, mas que a sua truculência política tinha inutilizado. Almeida Garrett, ainda o Duque de Saldanha estava no Porto, intervinha minutando a célebre carta em que a rainha D. Maria II, com tanta dignidade, afirmava dar o apoio necessário ao vencedor.

Regressando a Lisboa, o Duque de Saldanha constituiu, em Maio de 1851, o seu ministério, e poucas semanas depois ⁽⁵⁾, o súbdito britânico Hardey Hislop apresentava uma proposta para a construção de um caminho de ferro de Lisboa à fronteira,

próximo a Badajós, afim de ligar Portugal com a Europa. Para dar parecer foi nomeada uma comissão constituída por Joaquim Larcher, João Baptista da Silva Leitão de Almeida Garrett, Barão da Luz, António de Paiva Pereira da Silva, e Joaquim Tomás Lobo de A'vila. Ora vê-se perfeitamente, que, se Almeida Garrett fosse contrário aos caminhos de ferro, não teria sido nomeado para essa comissão que tinha de emitir opinião sobre a construção da primeira linha férrea portuguesa. Se já havia esquecido o que escrevera cinco anos antes nas «Viagens na minha Terra», fora então escolhido Garrett por se ter tornado um fervoroso adepto do novo sistema de viação? Não creio; julgo que Garrett, embora convertido, foi chamado por ser um conhecedor do direito administrativo, como provara, embora com um plágio, desde a sua colaboração com Mousinho da Silveira na ditadura dos Açores, em 1832.

Ignoro o parecer dessa comissão e se se redigiram actas, para conhecer as opiniões de Almeida Garrett, pois Pedro Dinis ⁽⁶⁾ não se lhe referiu na sua interessante obra. Só investigando nos arquivos da Direcção Geral de Transportes Terrestres e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses se poderá saber ao certo, mas, ou as condições da proposta não eram favoráveis ou por talvez desejar um melhor meio de escolha, publicou o Governo o decreto de 6 de Maio de 1852 em que era estabelecido o programa do concurso da linha de Lisboa à fronteira.

Surgiram várias propostas, e foi a de Hardey Hislop que receberia aprovação governativa. A concessão provisória foi-lhe entregue com o nome de Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, por termo de 10 de Agosto de 1852, assinado, entre outros, pelo Duque de Saldanha, Fontes Pereira de Melo, e Almeida Garrett, já Visconde, na qualidade de Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Tudo passara. O apaixonado pela viação rodoviária aceitava os caminhos de ferro, e os barões já não repugnavam a quem recebera o título de visconde, com que a

Há 50 anos

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

Balanço ministerial

A *Tarde*, fazendo a resenha dos serviços prestados ao paiz, pelo ministerio regenerador assignala, por cada ministro da ultima situação, as providencias que foram dadas sobre cada um dos ramos de administração publica que pela respectiva pasta correm.

D'essa relação aproveitamos o que respeita a caminhos de ferro, registando, com o devido louvor, o mais importante, como provas de actividade que foram dadas neste ramo pelos dois ministros, assignalando de uma forma bem sympathica a sua passagem no poder.

Durante aquelle ministerio isto é, de janeiro de 1901 a outubro de 1904, foram pelo ministerio das obras publicas resolvidos os seguintes assumptos:

Classificação da rede complementar das vias férreas ao sul do Tejo; regularização e legalização das concessões das linhas: do Valle do Vouga; de Guimarães a Fafe e da Regoa a Chaves; contracto para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança; auctorização para a construção directa pelo Estado da linha da Regoa a Chaves; construção e abertura á exploração dos troços da rede do Sul e Sueste, do Poço Barreto a Portimão e de Pias a Moura; construção dos prolongamentos da mesma rede; primeiro lanço do Barreiro a Cacilhas e de Faro a Olhão; modificação da organização do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado; criação da Caixa de Aposentações e socorros do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do Estado; criação da Caixa de Aposentações e socorros do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do Estado; instituição de uma medalha com pensão de 10 a 20 por cento dos vencimentos para recompensar os bons serviços do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do Estado; criação da escola D. Amelia para instrução dos empregados e operarios; aquisição de machinas, vagon e carruagens para as duas linhas; conclusão dos estudos das linhas da Livração a Ca-

rainha D. Maria II o galardoara justamente. O interesse nacional dominara o seu claro e ardente nacionalismo, que triunfara de qualquer veleidade literária. Nobremente até morrer, em qualquer actividade, Garrett serviu com glória e dignidade a Portugal.

(1) Visconde de Almeida Garrett, «Viagens na Minha Terra», 5.^a edição, Lisboa 1870, vol. II, pág. 237.

(2) Albino Forjaz de Sampaio—«História da Literatura Portuguesa Ilustrada», Porto, s/d, artigo de Henrique de Campos Ferreira de Lima, pág. 32 a 33.

(3) Francisco Gomes de Amorim, «Garrett», Lisboa 1884 tomo II, pág. 507.

(4) Francisco Gomes de Amorim, obra cit. tomo III, pág. 356.

(5) Pedro Guilherme dos Santos Dinis, «Compilação de Diversos Documentos Relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses», Lisboa 1915, pág. 9.

(6) Pedro Guilherme dos Santos Dinis, obr. e vol. cit, pág. 9.

vez, de Valença a Monsão e Melgaço; construção da ponte sobre o Corgo; construção de perto de 40 kilometros de estradas confluentes a estações; aquisição de locomotivas para comboios expressos; de material circulante, como carruagens de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, vagon de carga, etc.; inauguração do serviço de restaurante nas linhas do Sul e Sueste; reforma radical das tarifas do Sul e Sueste; inauguração do expresso de Medina; lei de 1 de julho de 1903, ordenando a construção da rede complementar dos caminhos de ferro do Estado; construção das linhas da Regoa a Vila Real (quasi concluida e com o material circulante já encomendado); do Pocinho a Miranda (1.^o troço), do ramal de Villa Viçosa (quasi concluido), de Setubal ao Sado (em trabalhos), de Faro a Tavira e Villa Real de Santo Antonio (quasi concluidos), do ramal de Contumil a Leixões; adjudicação das linhas de Braga a Guimarães (em estudo); de Braga a Monsão (em estudo); de Vianna a Ponte da Barca (em estudo); de Mirandella a Bragança (em construção); de Portalegre a Fronteira e Aviz (em estudo); de Guimarães a Fafe (em construção).

Director da Companhia Real

Como é sabido, o sr. engenheiro Paul Chapuy, director geral da Companhia Real, na sua ultima viagem a Paris, apresentou ao «comité» a sua demissão, fundando se no facto de lhe ter sido offerecida naquela capital uma vantajosa posição numa sociedade industrial.

O «comité», acceitou essa resolução, e consta-nos que procura preencher a vaga deixada pelo sr. Chapuy por um distincto engenheiro francez, que em breve tenciona propôr ao Conselho de administração.

Podemos ainda informar de fonte segura que o sr. Gravier engenheiro chefe da Tracção foi a Paris, não chamado telegraphicamente pelo «comité», mas no goso de uma licença que já muito anteriormente tinha pedido, e para assumpto puramente de familia, voltando em breve a reassumir as suas funções.

Dois conferencistas portugueses no Colégio da Defesa da NATO

No Colégio de Defesa da NATO, em Paris, os srs. Professor Fernando Emydio da Silva, director da Faculdade de Direito de Lisboa, e General Barros Rodrigues, chefe do Estado Maior das Forças Armadas Portuguesas, realizaram, recentemente, duas notáveis conferências sobre Portugal ao curso do presente semestre.

O sr. Dr. Fernando Emydio da Silva versou na sua conferência o tema «Situação política, económica e financeira de Portugal», e o sr. General Barros Rodrigues desenvolveu o assunto «A situação militar de Portugal».

Cada conferência durou uma hora, sendo feitas a seguir, livremente, durante cinquenta minutos, pelo curso, uma série de perguntas relacionadas com os temas tratados, perguntas às quais cada um dos ilustres prelectores respondeu precisa e pormenorizadamente.

A seguir, o comandante do Colégio ofereceu aos dois conferencistas portugueses um almoço no próprio edificio da NATO, a que assistiram todos os alunos do curso e officiais superiores dos catorze países do Pacto do Atlântico.

Imprensa

«Notícias do Império»

Sob a direcção do jornalista e escritor Mário Mota, iniciou a sua publicação, em Lisboa, o mensário «Notícias do Império», que se propõe, com ecletismo, facultar aos seus leitores um melhor conhecimento da vida nacional e contribuir para a divulgação das actividades comerciais e industriais.

Neste seu primeiro número, «Notícias do Império» presta homenagem ao sr. comandante Sarmento Rodrigues, ilustre Ministro do Ultramar; e de entre a sua variada e interessante colaboração, seja-nos permitido destacar os artigos Cultura e Investigação, pelo Dr. Ferreira de Mira; O Caminho de Ferro do Limpopo, pelo Dr. José Mendes da Fonseca; e «Urge dar início à construção da estátua a

Mouzinho de Albuquerque», por Octávio Rodrigues de Campos.

Ao «Notícias do Império», que se apresenta com excelente aspecto gráfico, desejamos longa vida.

«A Caridade»

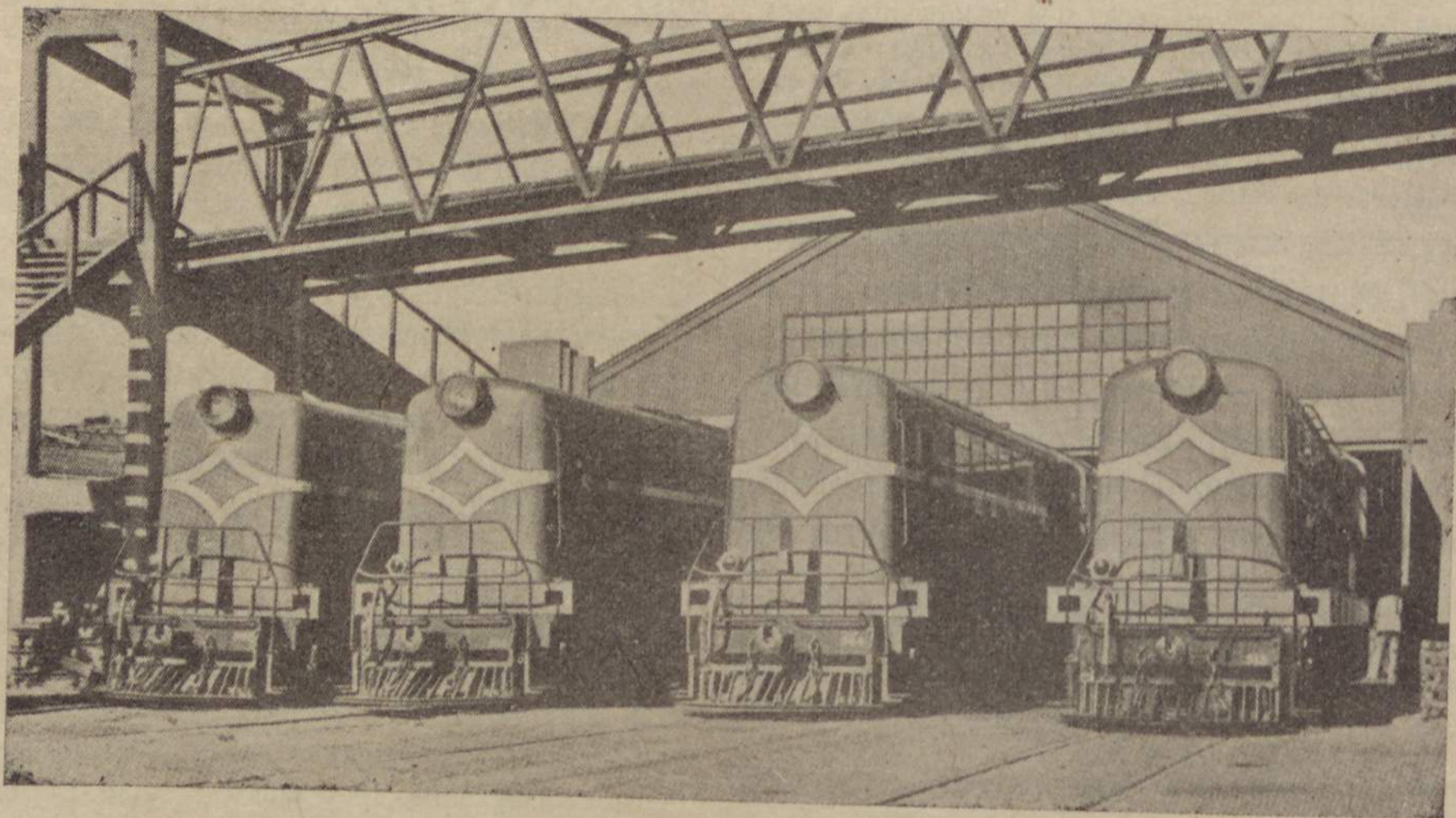
Recebemos a visita da publicação bimestral «A Caridade», propriedade do sr. capitão Raúl Fernandes, e de que é director e editor o sr. Rosado Fernandes.

Excelentemente colaborado, este jornal doutrinador, que já vai no 16.º ano de publicação, tem por epígrafe *Para todos luz, pão e casa*. Trata-se de um órgão católico, a quem Lisboa deve uma notável obra de bem-fazer.

Os nossos cumprimentos de saudação, com votos de que a sua campanha continue a fazer-se para que as suas instituições possam levar a bom termo o seu programa social.

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS PARA A LINHA WELLINGTON — UPPER, NA NOVA ZELÂNDIA



Quatro das 15 locomotivas Diesel Eléctricas de 660 H. P. fornecidas pela «THE ENGLISH ELECTRIC C.º Ltd.» aos Caminhos de Ferro da Nova Zelândia

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

III Conferência Comercial

Ferroviária Espanha-Portugal

CONFORME anunciámos, chegou no dia 17 do mês findo a Lisboa, no Lusitânia-Expresso, a Delegação espanhola que veio tomar parte na III Conferência Ferroviária Espanha-Portugal, composta pelos srs. D. Manuel Macias, Subdirector, Chefe do Departamento Commercial; D. Afonso Imédio, Chefe de Divisão; D. Santiago Ordoñez, Chefe do Serviço de Fiscalização — Mercadorias e D. José Resalt Gonzalez, Inspector Principal, todos por parte da RENFE. Por parte de «Transfesa» o director D. Anselmo Lopez e pelo «Wagons-Lits» o director em Espanha sr. D. Luís Lopez Jamar.

Alguns dos ilustres delegados vieram acompanhados de suas esposas e eram aguardados na estação do Rossio pelos srs. Eng. António de Branco Cabral, Secretário Geral da C. P.; Drs. João de Faria Lapa e Carlos d'Albuquerque, respectivamente Chefe da Divisão Commercial e Chefe do Serviço de Tráfego da C. P.; João dos Santos Camarinhas, Chefe do Serviço de Fiscalização das Receitas; Dr. Francisco Moledo, Artur Encarnação e Silva, António Montês, Augusto da Costa Murta, Conde de Penalva d'Alva representante em Portugal de Wagons-Lits e o nosso director Carlos d'Ornellas.

Após a recepção aos ilustres visitantes foram oferecidos ramos de flores às esposas dos delegados.

* * *

A III Conferência Commercial Ferroviária Espanha-Portugal ultimamente realizada e a que consagramos já merecidas referências, comportava na sua Ordem do Dia numerosos assuntos acerca dos quais foram tomadas resoluções, que certamente terão vantajosos reflexos no desenvolvimento das relações ferroviárias entre os dois países ibéricos.

Assim, vão ser facilitadas com preço reduzido as viagens de grupos de excursionistas entre Portugal e Espanha; serão concedidos também descontos aos passageiros que se destinem às Feiras de Amostras de Barcelona e de Valência aos peregrinos que de Espanha venham até Fátima por ocasião das grandes peregrinações de Maio e de Outubro.

Ficou assente um serviço combinado de camionagem de passageiros e bagagens de, e para Sevilha, em ligação com o serviço ferroviário da C. P. através da fronteira de Vila Real de Santo António melhorando-se assim as ligações de Portugal com o

Sul de Espanha e Marrocos. Na mesma orientação e com vista a estimular a deslocação de espanhóis a Portugal por ocasião da época de veraneio, estabelecer-se-ão bilhetes directos desde as regiões espanholas interessadas.

Também, dentro de breve prazo, os passageiros que de Portugal se dirijam a Madrid pelo Lusitânia-Expresso, poderão assegurar-se da garantia do regresso de Madrid no dia que escolheram, adquirindo em Lisboa (Rossio) a correspondente marcação de lugar em 1.^a ou 2.^a classe.

No que respeita ao tráfego de mercadorias, encara-se a criação de uma tarifa directa entre Portugal e Espanha e a próxima adopção de providências tendentes a permitir aos expedidores maior liberdade na escolha do modo do pagamento de portes, tanto no tráfego entre Portugal e Espanha como entre Portugal e os países além-Pirinéus.

A troca de impressões a que deu lugar a eventual circulação de vagões de particulares portugueses, em Espanha, e espanhóis, em Portugal, permitiu avaliar das vantagens que poderiam advir para os exportadores portugueses da utilização de vagões de eixos intermutáveis de propriedade particular espanhola, dado que estes vagões permitem assegurar o transporte de mercadorias praticamente para toda a Europa sem necessidade de qualquer trasbordo, valorizando assim a apresentação dos produtos nos mercados consumidores. Os vagões daquele tipo têm tomado nos últimos anos crescente importância no escoamento da produção frutícola espanhola, havendo pois motivo para crer que o assunto mereça a devida atenção aos sectores correspondentes da nossa produção.

Como dissemos no nosso número anterior, a Conferência realizou-se de 17 a 22 do corrente nos Serviços Centrais da C. P. em Santa Apolónia, tendo sido aberta pelo ilustre Director Geral da C. P., Eng.^o Espregueira Mendes que, na ocasião, pronunciou o seguinte discurso, que transcrevemos textualmente:

Meus senhores:

São decorridos quase dois anos — completam-se em Dezembro — que neste mesmo local, e perante as mesmas pessoas, pronunciei algumas palavras alusivas à abertura dos trabalhos da I Conferência Commercial Ferroviária Espanha-Portugal. Desejei então, melhor, vaticinei então que estas conferências se realizariam com regularidade, uma vez em cada ano, e alternadamente, em Portugal e em Espanha.

Os factos confirmaram, sem reservas, os meus vaticí-



Recepção na estação do Rossio dos funcionários superiores da C. P. aos delegados da RENFE, alguns dos quais se fizeram acompanhar de suas esposas

nios. No ano transacto realizou-se a II Conferência, em Salamanca. Dentro de poucos minutos vão iniciar-se aqui os trabalhos da III Conferência.

Será decerto motivo de regozijo para todos nós, homens do Caminho de Ferro, verificarmos esta cadência regular, este ritmo, este «tudo se passa como fora previsto» — é um apanágio da actividade que servimos.

Que estas conferências facultassem apenas o contacto directo, pessoal, entre homens que exercem funções idênticas em dois organismos similares—o Departamento Comercial da RENFE e a Divisão Comercial da C. P.—ligados por laços que, sem recurso a imagem literária, podemos classificar de férreos, já seria colher vantagem incontroversa. Todos nós temos autoridade para afirmar, porque somos partes na causa, que o mútuo conhecimento pessoal facilita extraordinariamente a resolução dos incidentes que o serviço dia a dia levanta.

Mas tál não é o caso. Além desse proveito, bem apreciável, podemos inscrever no activo do balanço destas conferências numerosos resultados concretos, tangíveis e—sublinho intencionalmente—perceptíveis e apreciados pelo público, a pessoa colectiva que procuramos servir da melhor forma e cuja satisfação constitui o fulcro único, o objectivo final de toda a nossa actividade.

Seria descabido enunciar aqui esses resultados visto que todos somos os seus autores. Mas não resisto à tentação de citar alguns, quanto mais não seja para que na invocação que faço encontrem todos os presentes o estímulo para prosseguirem na mesma orientação e para intensificarem ainda mais a compreensão mútua, a vontade firme de melhorar sempre, e mais, os nossos serviços. E assim, sem preocupações de prioridade, indico: a possibilidade de, através dos nossos serviços, ter sido facultada ao público, em Espanha, a marcação de lugares em determinados comboios de Portugal e, inversamente, ao público, em Portugal a mar-

cação em determinados comboios de Espanha; a eliminação graças às eficazes providências da RENFE, da demora, na, fronteira hispano-francesa, das bagagens registadas dos passageiros destinados a Portugal, por motivo das formalidades aduaneiras; a harmonização das providências a tomar pela RENFE e pela C. P. em face das decisões da União Internacional de Caminhos de Ferro; o próximo restabelecimento do serviço combinado de passageiros e de bagagens por Ayamonte-Vila Real de Santo António, neste momento só pendente da ultimação de pormenor, por parte da C. P.; a próxima supressão das dificuldades, resíduo do último conflito europeu, à circulação de vagões particulares entre Portugal e Espanha; a possibilidade de pôr ao serviço do tráfego entre Portugal e países além Espanha, vagões de c. i. xos intermutáveis e contentores; a redução das despesas aduaneiras no tráfego entre Portugal e países além Espanha; a possibilidade, facultada pela atitude gentil da RENFE, de Portugal aderir à futura Tarifa Europeia de Mercadorias, etc., etc.

Da vossa Ordem do Dia dos trabalhos que vão iniciar-se, constam 14 pontos relativos ao tráfego de passageiros e 11 pontos relativos ao tráfego de mercadorias. Todos eles de suma importância, só a vossa competência e dedicação podem suprir a carência do tempo que vos é concedido para encontrar a solução de tão elevado número de questões. Não me furto à tentação de manifestar o meu especial interesse por alguns desses pontos, que enuncio: concorrência da camionagem no transporte de grupos; excursionismo por estrada entre Portugal e Espanha, por nossa iniciativa; oportunidade do restabelecimento, em Espanha, do serviço de veraneio em Portugal; tarifa de mercadorias Portugal-Espanha; diligências, por parte da RENFE, junto das autoridades aduaneiras de Espanha, para a selagem dos contentores de, e para Portugal, em trânsito por Espanha.

Estou certo que, tanto em relação a estes pontos, como

a todos os outros, será possível chegar a soluções vantajosas para a RENFE e para a C. P. — porque vantajosas para o público.

* * *

Senhor D. Manuel Macias, muito ilustre Subdirector da RENFE e Chefe do Departamento Comercial da RENFE: V. Ex.^a é nosso amigo, já de longa data. Tão habituados estamos, e desde há tantos anos, à estreita colaboração de V. Ex.^a, que seria irreverência, mesmo impertinência, traduzir com encômios a muita alegria que sentimos sempre que o temos entre nós, e o nosso desejo constante de proporcionarmos a V. Ex.^a uma estadia agradável e tentadora, para que encurte sempre mais o intervalo das suas sempre desejadas visitas. Aproveito a presença de V. Ex.^a para lhe rogar seja intérprete dos meus fraternais cumprimentos ao meu amigo e colega Garcia Lomas, Director da RENFE.

A todos os colaboradores que acompanham V. Ex.^a e dos quais destaco, como elemento também já nosso familiar, D. Alfonso Imedio, ilustre Chefe de Divisão do Departamento Comercial da RENFE—e às senhoras que os acompanham, os meus cumprimentos de boas-vindas e desejos de agradável estadia.

A V. Ex.^a, Senhor D. Luiz Lopez Jamar, Representante da Wagons-Lits em Espanha, e a sua Esposa, igualmente os meus cumprimentos de boas vindas.

A V. Ex.^a, Senhor D. Anselmo Lopez, director da TRANSFESA, e a sua Esposa, as minhas saudações.

A V. Ex.^a, Senhor Conde de Penalva, Representante da Wagons-Lits em Portugal, não são cabidas saudações de boas vindas. Mas desejo aproveitar a oportunidade para sublinhar as cordiais relações que nos unem e o valioso espírito de colaboração que da parte de V. Ex.^a sempre temos encontrado.

A seguir o Sr. D. Manuel Macias, Subdirector da Renfe, agradeceu a cordialidade da recepção reservada pela C. P. aos Delegados à Conferência. Congratulou-se com a coincidência dos pontos de vista da C. P. e da RENFE quanto à feliz iniciativa que foi a instituição destas Conferências, as quais, a par da inestimável vantagem de permitirem contactos pessoais entre os funcionários dos caminhos de ferro espanhóis e das Empresas colaborantes, permitem também, com a menor perda de tempo, que se dê aos problemas as soluções que requerem. Está certo, por isso, que as Conferências entre o Departamento Comercial da RENFE e a Divisão Comercial da C. P. têm assegurada a sua continuidade com as consequentes vantagens para o Público e para o progresso das relações ferroviárias que interessam a Portugal e a Espanha.



O Director Geral da C. P. saúda a Delegação espanhola à III Conferência

Que todos devem saber

Os preços dos passaportes

Foi publicada no «Diário do Governo» a tabela dos passaportes para o estrangeiro, sendo o custo dos de turismo o seguinte:

Passaporte ordinário: individual ou familiar, quando não abranja os cônjuges, 100\$00 com validade para qualquer país ou grupo de países e 50\$00 com validade exclusivamente para Espanha; familiar, quando abranja os dois cônjuges, 150\$00 e 75\$00 respectivamente; para cada filho maior de 10 anos e menor de 14, incluindo nos passaportes familiares, 50\$00 e 25\$00, respectivamente.

Moedas de 10\$00

A partir de 31 de Dezembro de 1954, deixam de ter curso legal e perdem, portanto, o seu poder liberatório as moedas de 10\$00 da anterior emissão, devendo efectuar-se a respectiva troca na sede do Banco de Portugal, suas filiais e agências, tesourarias da Fazenda Pública e Casa da Moeda contra notas do Banco de Portugal ou moeda metálica.

Vistos

Foi estabelecida a abolição de «vistos» entre Portugal e o Reino Unido, ainda que condicionada ao direito de qualquer governo dos dois países, de permitir ou recusar a entrada de estrangeiros nos seus territórios.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Almeida Garrett

Quando, há precisamente um século, Almeida Garrett desapareceu do número dos vivos, para entrar na imortalidade, Alexandre Herculano, seu camarada de lutas e de ideais, seu amigo e seu admirador, exclamou: «Morreu com os vinte e cinco anos que tinha havia trinta anos».

Garrett, com efeito, aos cinquenta e cinco anos tinha ainda um coração de rapaz e, sobretudo, um espírito excepcionalmente jovem. O poeta teve, não há dúvida, o dom da mocidade eterna. E essa mocidade pôde ele comunicá-la, genialmente, a algumas das suas obras: ao «Frei Luís de Sousa», cujas representações ainda interessam e comovem as plateias e, até, o público médio; às «Viagens na minha terra», com que o poeta renovou a prosa portuguesa, e às «Folhas Caídas», cujos versos João de Deus gostaria, por certo, de assinar. O grande dramaturgo, o grande prosador e o grande poeta estão vivos nessas três obras primas da nossa literatura.

Glorifiquemos também neste ano do centenário da sua morte o criador do Conservatório e do Teatro de D. Maria II — e a quem o culto de Camões e o cancionero popular ficaram igualmente a dever serviços inestimáveis.

Camões, Garrett e Antero do Quental são, sem dúvida, três vultos dos mais vivos das nossas glórias nacionais.

Grupo de Artistas Portugueses

O Grupo de Artistas Portugueses, constituído, há meia dúzia de anos, com o fim de se imprimir um mais alto nível e harmonia de conjunto às grandes exposições colectivas, apresentou-se, desta vez, em pleno Outono. Fez-nos bem entrar naquele belo salão nobre do Palácio da Rua Barata Salgueiro, povoado de magníficos quadros aos quais preside um retrato pintado por Mestre Columbano. E fez-nos bem, porque ficámos com a certeza de que nesta época excessivamente desportiva o culto da arte encontra ainda idealistas que a servem carinhosamente, colocando o Espírito acima de tudo, e até mesmo dos seus interesses pessoais.

António Saúde, Falcão Trigoso, João Reis — que maravilhoso o seu retrato do Embaixador Olegário Mariano! — Machado da Luz, discípulos que foram do grande Carlos Reis, honraram com a sua presença esta Exposição.

Severo Portela, Mário de Passos Reis, Domingos Rebelo, Alberto Sousa, Mário Salvador, Silva Lino, Isidoro, Alda Machado Santos e Fernando Santos e o jovem pintor Jardim Portela, que é uma das grandes afirmações da sua geração, trouxeram também ao certame obras de indiscutível beleza.

Raúl Xavier, escultor, marcou também, triunfantemente, a sua presença de mestre.

Os nossos artistas



Ilustração para a capa de um livro
Por António Carvalho

Antologia

CAMÕES E A GRUTA DE MACAU

Oh gruta de Macau, soidão querida,
Onde tam doces horas de tristeza,
De saudade passei! gruta benigna
Que escutaste meus lânguidos suspiros,
Que ouviste minhas queixas namoradas;
Oh fresquidão amena, oh grato asilo
Onde me ia acoitar de acerbos mágoas,
Onde amor, onde a pátria me inspiraram
Os maviosos sons e os sons terríveis
Que hão-de afrontar os tempos e a injustiça!
Tu guardarás no seio os meus queixumes,
Tu contarás às porvindouras eras
Os segredos de amor que me escutaste,
E tu dirás a ingratos Portugueses
Se Português eu fui, se amei a pátria,
Se, além dela e de amor, por outro objecto
Meu coração bateu, lutou meu braço,
Ou modulou meu verso eternos carmes.
Pátria, pátria, rival tu foste d'Ela!
Tu me ficaste só, não desampares
Quem por Ela e por ti sofreu constante,
Quem por ti só agora o fio extremo
Ténue conserva da existência aflita...
Rosa de amor, rosa purpúrea e bela,
Quem entre os goivos te esfolhou da campa?

ALMEIDA GARRETT

(Do poema *Camões*, canto V, estância VI).

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Os correios de Inglaterra possuem pequenas máquinas para a venda de selos de 3 dinheiros e outras que vendem vales postais.

(De *El Provinciano* — Caripito)

Membros de tribos beduínas encontraram grande número de fragmentos de manuscritos bíblicos na área do deserto da Judeia, que envolve o Mar Morto.

(Da revista *Pan-America*, Tegucigalpa (Honduras))

Um jornalista de N. Iorque divulgou que, em média, cada norte-americano bebe meia dúzia de copos duplos de café diariamente. E calcula que o volume do café consumido cada 24 horas, nos E. Unidos, é igual ao volume de água que corre pelo Niagara em 6 horas.

(De *La Provincia* — Rosario)

Uma galinha do sr. Desborough, residente em Healesville, próximo de Melbourne, pôs recentemente um ovo que pesava oito onças e meia de comprimento 3 polegadas e meia. Um verdadeiro record mundial.

(Da revista *Fragua* — Santiago do Chile)

Enquanto Roma possui 25.000 telefones, em Milão esse número subiu recentemente para 30.000, o que representa uma diferença considerável tomando em conta a população das duas cidades.

(De *Noticiero Universal* — Barcelona)

O dr. Gutman tornou públicos os resultados das suas experiências com o novo estimulante denominado benzédrina injectado em 250 doentes. Acelera o funcionamento do cérebro aumentando a capacidade intelectual, principalmente a eloquência e a imaginação...

(Da revista *La Paix Mondiale* — Paris)

Vai construir-se nos E. Unidos, num ritmo de 300 por ano, de tipo de avião particular para homens de negócios. Será todo de metal e a preço módico. Raio de acção: 2.000 quilómetros, velocidade 460 quilómetros por hora.

(Do *Levante* — Valencia)

Investigações científicas ultimamente efectuadas provaram que a maior parte dos crustáceos não possui sexo masculino, e a partenogenese constitui neles a única maneira de propagação da espécie.

(Da revista *Columna* — Buenos Aires)

Claire Rubatel, de 22 anos de idade, conseguiu recentemente escalar o cume do lado norte do monte Suedlenz, que mede 13.810 pés de altura, sendo assim a primeira mulher a conseguir realizar tal proeza.

(De *El Ideal Gallego* — Corunha)

Nos cafés de Bucareste apareceram novas colheres de aço e esburacadas. Podem servir para derreter o açúcar, mas nunca para levar o líquido à boca. Com esta inovação espera-se impedir os roubos incessantes de pequenas colheres.

(Do diário *El Mundo* — Bogota)

O pintor italiano Pietro Busmera acaba de pintar o quadro mais pequeno do mundo (3 centímetros quadrados) representando a procissão de São João. Só pode ser admirado utilizando-se uma lente.

(Do *Macgraw Hill Digest* — N. Iorque)

Em Dalles, no Texas, o advogado Briers pediu à polícia que prendesse um dos seus clientes, acusado de chantagem, para o qual obtivera a liberdade mediante caução. O motivo do pedido de captura... é que ele tinha sido pago por um cheque sem cobertura.

(De *Vanguardia Liberal* — Bucaramanga)

Uma firma inglesa de Birmingham verificando que existem desodorizantes para muitos fins, mas que não existem para tirar o cheiro da gasolina, do fumo da queimação de óleos e dos estofos novos dos automóveis, concebeu um envólucro de forma atraente, com cápsulas de sucção, para ser colocado no interior dos carros. O desodorizante apresenta-se aromatizado com perfume de rosa, alfazema ou resina de pinheiro.

(De *Diário Latino* — S. Salvador)

Todas as pessoas na cidade de Chicago, directamente ligadas com a venda de géneros alimentícios — 68.000 indivíduos incluindo criados de café, passarão a ser, obrigatoriamente, radiografados ao peito e pulmões, todos os anos numa tentativa de combate em grande escala contra a tuberculose.

(De *Jornada* — Valencia)

Um sub-produto da desintegração atômica produziu um «super-radium» oito vezes mais poderoso que o próprio radium. Cientistas atômicos do Laboratório Nacional de Oak Ridge, nos Estados Unidos, anunciaram ter conseguido isolar pouco mais de duas onças do Cesium 137 do combustível usado nas ilhas atômicas. As duas onças desse elemento têm uma energia de irradiação maior que a de uma libra de radium e valem mais de dez milhões de dólares.

(Da revista *Tuesday* — Glasgow)

Um ancião de 97 anos, Firmin Gonzalez, sente-se rejuvenescer: nasceram-lhe dois dentes caninos e um incisivo. O feliz macróbio, que espera chegar aos 100 anos com todos os demais dentes, nunca esteve doente e bebe vinho em abundância. Tem dez filhos, doze netos e cinco bisnetos, e a sua esposa conta agora 91 anos.

(De *El Eco Nacional* — La Paz)

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Situação e tendências dos transportes aéreos

Do «Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer» extraímos o seguinte artigo, compilação de M. Feyeux, engenheiro da VIC:

Já por várias vezes fizemos referência aos estudos em curso na VIC sobre o futuro do tráfego de passageiros e sobre o desenvolvimento dos transportes aéreos. Qual é o volume destes transportes? Quais são as suas orientações técnicas e comerciais? Quais as suas perspectivas?

Alguns números definem o estado do transporte aéreo mundial (excepto nos países a leste da Europa). Para o ano de 1952 tais números são: 45 milhões de passageiros, com um percurso unitário médio de 880 km, ou sejam 40 milhões de passageiros-km (13 % mais que em 1951); 250 milhões de ton.km de transporte de correspondência (9 % mais que em 1951); 950 milhões de ton km de mercadorias (6 % mais que em 1951); 3.000 aparelhos civis em serviço aproximadamente.

O significado destes números aparece mais claramente se os compararmos com alguns resultados obtidos durante o mesmo ano numa rede de caminho de ferro.

Grã-Bretanha: Mil milhões de passageiros; 32 mil milhões de passageiros-km.

Dinamarca: 200 milhões de ton.km de mercadorias de retalho; 1.141 milhões de ton.km de mercadorias em vagões completos.

A aviação comercial data de 1919. Lindbergh atravessou o Atlântico já há 26 anos, mas até ao final da última guerra o tráfego comercial era muito reduzido; desenvolveu-se rapidamente a partir do momento em que o imenso progresso da investigação militar pôde ser utilizado para a aviação civil, uma vez que várias dezenas de milhares de aviões militares úteis para um serviço comercial ficavam disponíveis em muito boas condições.

O Junker 52, o Libertador, etc, mas sobretudo

o bimotor Douglas DC3 foram os primeiros aviões de muitas linhas civis que se criaram a partir de 1945. O baixo preço de DC3 disponível em grande quantidade permitiu introduzir a aviação comercial interior nas Índias, na China e na América do Sul.

Terminada a guerra, a indústria americana produziu em grande escala o Douglas DC4, primeiro quadrimotor que oferece aos passageiros óptimo conforto. Depois, o Lockheed Constellation e o Boeing Stratocruiser, mais patentes e mais rápidos, que asseguram todavia hoje a maior parte dos largos trajectos. A indústria europeia, ganhando parte do atraso devido à guerra, começa pouco depois a produzir aviões de transporte; entretanto, a indústria inglesa, que traça a norma desde a guerra no domínio dos motores de reacção, lançou em 1952 o primeiro avião comercial de reacção, o COMET.

O enorme desenvolvimento da aviação comercial é, portanto, completamente recente. O número de passageiros duplicou desde 1948 e triplicou desde 1945. A criação de tarifas reduzidas «fora da temporada» em 1950 sobre o Atlântico do Norte e a criação da classe «turística» em Maio de 1952 traduziram-se num novo fluxo de passageiros.

A política das companhias é pôr a aviação ao alcance de grupos cada vez maiores de clientes com as tarifas relativamente baixas, apesar da constante subida dos salários e dos preços mundiais, o que impõe um abaratação contínuo do preço de custo.

Tracção eléctrica mundial

Os dois quadros reproduzidos na página a seguir e que faziam parte dum estudo interessante, vindo a lume na Revista Ferroviária brasileira, dão aos técnicos uma ideia sobre os sistemas de corrente contínua e alterna em exercício nas redes da Europa e do resto do globo.

Quadro I — Situação da tracção eléctrica — Estado em 31-12-1950

CONTINENTE	km. de linha			Corrente contínua			Corrente alternada monofásica					Corrente trifásica	
	Em países que possuem tracção eléctrica	Electrifi-cadas		1,5 KV e me-nos	3 KV	Total	Baixa frequência			Frequência padrão (50 c/s)	Total		
		km.	%				16 2/3 c/s	25 c/s	Total				
Europa (sem Rússia)	233 464	28 621 100	12,3	8 369 30,2	4 531 15,8	13 170 46,0	13 313 46,5	187 0,6	13 500 47,1	330 1,2	13 920 47,1	1 621 47,1	km. %
América do Norte	448 176	6 863 100	1,5	3 148 45,9	1 215 17,7	4 363 63,6	—	2 456 35,8	2 458 35,8	—	2 456 35,8	44 0,6	km. %
América do Sul	111 716	2 187 100	2,0	689 31,4	1 348 61,5	2 037 92,9	—	150 7,1	150 7,1	—	150 7,1	—	km. %
América (total)	559 892	9 050 100	1,6	3 837 42,4	2 563 28,3	6 400 70,7	—	2 606 28,8	2 606 28,8	—	2 606 28,8	44 0,6	km. %
Ásia com (Rússia)	210 400	6 209 100	3,0	2 714 43,7	3 496 56,3	6 209 100	—	—	—	—	—	—	km. %
África	28 612	4 176 100	14,6	150 3,5	4 026 96,5	4 176 100	—	—	—	—	—	—	km. %
Austrália	50 615	866 100	1,7	866 100	— —	866 100	—	—	—	—	—	—	km. %
Total mundial	1 082 883	48 422 100	4,5	16 206 33,2	14 615 29,9	30 821 63,1	13 313 27,1	2 793 5,7	16 106 32,8	330 0,7	16 436 33,5	1 665 3,4	km. %

Quadro II — Situação eléctrica na Europa — Estado em 31-12-1950

PAÍSES	km. de linha			Corrente contínua			Corrente alternada monofásica					C. A. trifásica	
	Em países que possuem tracção eléctrica	electri- ficados		1,5 KV ou me- nos	3 KV	Total	Baixa frequência			Frequência padrão (50 c/s)	Total		
		km.	%				16 2/3 c/s	23 c's	Total				
Suécia	16 650	5 882	35,3	—	—	—	5 882	—	5 882	—	5 882	—	km.
Itália.	16 316	5 616	34,3	—	4 165	4 165	—	—	—	—	—	1 451	km.
Suíça	5 276	4 232	80,0	611	—	611	3 543	46	3 594	—	3 594	27	km.
França	41 290	4 121	10,0	4 008	—	4 008	35	—	35	78	113	—	km.
Alemanha	30 535	2 039	6,7	350	—	350	1 616	17	1 633	56	1 689	—	km.
Áustria	6 033	1 274	21,1	7	—	7	1 202	65	1 267	—	1 267	—	km.
Inglaterra	31 545	1 509	4,8	1 509	—	1 509	—	—	—	—	—	—	km.
Espanha	17 557	1 264	7,2	1 000	62	1 062	—	59	59	—	59	143	km.
Noruega	4 378	1 030	23,0	—	—	—	1 030	—	1 030	—	1 030	—	km.
Holanda.	3 216	1 021	31,8	1 021	—	1 021	—	—	—	—	—	—	km.
Hungria.	8 616	196	2,3	—	—	—	—	—	—	196	196	—	km.
Bélgica	5 034	182	3,6	—	182	182	—	—	—	—	—	—	km.
Iugoslavia	10 057	98	1,0	—	98	98	—	—	—	—	—	—	km.
Portugal	3 564	25	0,7	25	—	25	—	—	—	—	—	—	km.
Polónia	26 987	24	0,1	—	24	24	—	—	—	—	—	—	km.
Europa	233 464	28 621	12,3	8 639	4 531	13 170	13 313	187	13 500	330	13 920	1 621	km.
(sem Rússia)	—	100	—	30,2	15,8	46,0	46,5	0,6	47,1	1,2	48,3	5,6	%

CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS

ANGOLA

No gabinete do Ministro do Ultramar, sr. comandante Sarmiento Rodrigues, foi assinado no dia 19 de Novembro um contrato com a C. P. para o fornecimento à Província de Angola, com destino ao Caminho de Ferro de Moçâmedes, de 80 vagões fechados, tipo «jota», que devem estar entregues no prazo máximo de ano e meio e custarão cerca de 15 mil contos.

O sr. comandante Sarmiento Rodrigues, que outorgou em nome e representação do Estado, encontravá-se acompanhado dos srs. Prof. Raúl Ventura, subsecretário da pasta; capitão Silva Carvalho, governador-geral de Angola; e dr. José Ferreira Bossa, secretário-geral do Ministério. Pela C. P. estavam presentes e assinaram o documento os srs. Prof. Mário de Figueiredo e engenheiro Mário Melo de Oliveira e Costa.

O sr. Ministro do Ultramar, a propósito do acto, assinalou o interesse que tem para Angola o fornecimento destes vagões encomendados à C. P., tendo salientado o facto de se dar realidade a mais um empreendimento integrado no Plano de Fomento respeitante aquela Província ultramarina. A circunstância de esse fornecimento haver sido adjudicado à indústria portuguesa, tal como se verifica em relação a muitos outros contratos — sublinhou o sr. comandante Sarmiento Rodrigues — satisfazia ao Governo de modo especial.

O Estado e a indústria portuguesa, disse ainda o sr. Ministro do Ultramar, encontram-se em condições de corresponder a vultuosas necessidades que caracterizam a época de grande progresso que a Metrópole e o Ultramar estão a viver.

Por último, o Ministro afirmou a sua certeza de que a C. P., dispondo de instalações e de pessoal técnico de reconhecida capacidade, satisfaria em absoluto no fornecimento que lhe foi adjudicado.

O sr. Prof. Mário de Figueiredo declarou em res-

posta que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tudo fará para se desempenhar pela melhor forma desta importante missão de trabalho de que pôde incumbir-se e procurará promover a entrega de material para o Caminho de Ferro de Moçâmedes nas condições em que o faria a empresa mais qualificada e apetrechada.

MOÇAMBIQUE

No dia 12 de Novembro foi assente o último carril do novo caminho de ferro de Limpopo.

Os trabalhos da via iniciaram-se em Janeiro de 1953 e a sua conclusão estava calculada para Dezembro de 1955. Concluídos agora, verifica-se que houve o avanço de mais um ano sobre a data prevista.

Esta obra, de grande importância, é uma derivante da linha de Ressano Garcia e destina-se a servir a Federação das Rodésias. Com a sua construção fica assegurada a drenagem de minérios e outros produtos, pelo caminho mais curto, por menor custo e nas melhores condições, até ao magnífico porto de Lourenço Marques, que, por sua vez e para garantir os embarques sem perda de tempo, está a beneficiar de importantes melhoramentos, como sejam novos ramais terminais, entrepostos, alargamentos de cais acostáveis até à Matola, etc.

O Governo da Federação, interessado em concluir o troço que lhe compete, dentro do seu território, solicitou às entidades competentes portuguesas que as nossas equipas técnicas prosseguissem nos trabalhos em território rodesiano, quer no nivelamento dos terrenos, quer no assentamento da via. Este pedido é honroso para a Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques e para as brigadas que rasgaram o traçado pelo amplo vale do Limpopo e construíram essa linda localidade que é o Quijá.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua da Luta, 30, 4.º andar

L I S B O A

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de seguran-
ça das instalações de baixa tensão

PELA

C E L

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Publicações recebidas

Panorama da Geografia

Com a publicação da obra, em fascículos, «Panorama da Geografia», Edições Cosmos prestam à cultura um grande assinalado, serviço. É a primeira que, no género, se publica entre nós, e a sua organização foi confiada à competência do sr. Dr. Vitorino Godinho que, de colaboração com os Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão, escolheram vários livros da autoria de alguns mestres estrangeiros.

Quem adquirir esta obra pode ter a certeza de que leva para casa uma excelente biblioteca. Com efeito, esta obra vale uma biblioteca da especialidade, pois nas suas páginas reúnem-se notáveis tratados sobre geografia física, geografia biológica, geografia humana, demogeografia, geografia económica, geografia social, geografia política e geografia cultural. O livro «Geografia social» é da autoria do sr. Dr. Alfredo Fernandes Martins.

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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

Os nossos mortos

JOSÉ DOMINGOS DOS SANTOS

No dia 22 do mês findo, na sua casa da Rua da Indústria, 54, finou-se o nosso querido amigo José Domingos dos Santos, sócio-gerente da Fotogravura Arméis & Moreno.

Dotado de excelentes qualidades e de firmeza de carácter, José Domingos dos Santos conseguiu granjear inúmeras simpatias, porque trabalhava afastado da intriga mesquinha particular ou comercial e só lhe interessava viver para a família e para os amigos que o consideravam pessoa séria e um activo impulsor da sua casa e da arte que abraçou, há uma dúzia de anos.

O seu funeral, sem grandes pompas, foi uma comovente demonstração de amizade e de consideração em que era tido pelos inúmeros amigos que o acompanharam à sua última morada.

Além das suas actividades industriais, José Domingos dos Santos fazia parte de várias organizações desportivas, salientando-se a sua acção como dirigente na Tertúlia «Festa Brava», organização tauromáquica do seu maior entusiasmo.

Com 46 anos apenas, o finado deixa viúva a sr.^a D. Maria Fernanda Esteves dos Santos, a quem apresentamos condolências.

RONDA DOS BAIRROS



LISBOA ORIENTAL

L

ISBOA, do lado da Graça e S. Vicente, lembra um painel de Mestres Primitivos, com motivos que sobram para deslumbrar as pessoas menos sensíveis à gloriosa mensagem de beleza dos séculos.

Não faltam igrejas (como, entre outras, a de Santo António, construída no local onde nasceu o taumaturgo; e a da Graça, de onde a imagem do Senhor dos Passos sai todos os anos, em concorrida procissão pelas ruas do bairro); uma preciosa Sé Catedral; e um Panteão: o de S. Vicente, onde repousam os restos mortais dos últimos reis de Portugal.

Tem ainda Lisboa, deste lado, deslumbrantes miradouros, como o de Santa Luzia, de Nossa Senhora do Monte, da Penha de França, etc.; e o Castelo de S. Jorge, recortado no Céu, para nos oferecer um dos mais belos panoramas que se possam conceber.

Um demorado passeio por estes bairros de Lisboa, principiando na Sé, e abrangendo o Castelo, S. Vicente, Graça e Penha de França, é de recomendar com o maior empenho, a todos aqueles que desejem conhecer uma das mais belas e características zonas da Capital.

Servem estes locais, os «eléctricos» das carreiras: 10, 11 e 12 e os autocarros das carreiras 11, 12 e 17.

Recortes sem Comentários

Estação de Roma

A nova estação ferroviária central de Roma é justamente considerada uma das mais perfeitas e completas instalações do seu género em todo o Mundo. O conjunto de construções da grandiosa estação ocupa cerca de 55.000 metros quadrados. Formam um quadrilátero cuja parte frontal tem o comprimento de 232 metros e a altura de 27,90 metros, enquanto que as construções laterais se prolongam por 1.170 metros dum lado e 930 doutro. Para conseguir esta gigantesca obra foram empregados 51 milhões de dias de trabalho e 80.000 toneladas de cimento, 14.000 de ferro; 35.000 mc. de madeira, 32.000 de vidro; 86.000 de placas de pedra vulgar e 110.000 em mármore para revestimento externo e interno, de materiais de construção. O conjunto da obra em cimento ocupou o volume de 600 000 mc. Foi também necessário deslocar 1.500.000 mc. de terra e outras matérias.

No que diz respeito a pessoal, há 1.190 empregados nos serviços ferroviários propriamente ditos e 220 nos serviços auxiliares (limpeza, condução de bagagens, etc.). De 24 em 24 horas partem ou chegam, através das 12 linhas que confluem na estação, 332 comboios, dos quais 288 eléctricos (com cerca de 1.600 carruagens) e 260 automotoras e reb. ques. Durante o período de exercício — 1951-52 —, a média diária global de passageiros (chegados, partidos e em trânsito), foi de 75.000.

(Do Jornal do Comércio)

Ataques ao general Péron

BUENOS AIRES, 19 de Novembro — O jornal «Democracia», que exprime muitas vezes a opinião do Governo, eleva-se hoje contra certas informações publicadas no estrangeiro, e nomeadamente em Espanha, «que atacam o general Péron, o seu movimento e a sua doutrina». Depois de evocar o recente discurso de Péron, aquele jornal afirma que desde 1943 «o sector oligárquico do clero argentino tomou nitidamente posição contra o peronismo». Acrescenta que os jornais «Razon Y Fé», de Madrid, e «Ciencia Y Fé» de Buenos Aires, são anti-peronistas e encorajados e protegidos por «um organismo oficial do Governo espanhol». O jornal «Democracia» deplora igualmente que «a influência clerical» leve o Governo espanhol a ser ingrato para com o presidente Péron. Conclui, por um ataque á revista «Eca», dos jesuitas da República de Salvador, por atacar «regularmente o general Péron, o seu movimento e o Governo argentino». — (F. P.).

Ouro que voa

O avião da S. A. S. que fez escala pela Suécia, Alemanha e Suíça, carregou neste último país alguns caixotes com barras de ouro, seguindo depois para Lisboa, Dacar, Recife, Rio de Janeiro, Montevideu e Santiago do Chile.

Ao chegar a Montevideu verificou-se a falta de uma caixa com moedas de ouro no valor de 22 mil dólares. Durante a permanência do avião no nosso aeroporto, o aparelho esteve sempre vigiado pela Guarda Fiscal. A companhia de aviação S. A. S., comunicou às Polícias dos países onde o avião teve paragem, o desaparecimento da referida caixa. A Polícia portuguesa também procede a investigações.

(Dos Jornais)

Diplomas de instrução primária

O agente Polónio, da Polícia Judiciária, continua a proceder a investigações sobre o caso da falsificação de diplo-

mas de instrução primária, em que se encontra implicada, como principal autora, a professora Cristina Rosa de Jesus, que está presa. Agora foi detido como principal cúmplice daquela professora o seu antigo aluno António Joaquim Ferreira, que colaborava na falsificação. Foram apreendidos mais 30 diplomas, uns rasurados, outros viciados, em substituição de outros nomes, figurando entre estes diplomas um vindo do Funchal. A Direcção do Ensino Primário está a proceder a exame de milhares de diplomas. As investigações prosseguem.

(Dos Jornais)

Processos parados

Por decreto-lei publicado no «Diário do Governo», «os processos julgados pelo Supremo Tribunal de Justiça e que se achem parados há mais de vinte anos baixarão imediatamente á 1.ª instância por simples despacho do presidente, que poderá ouvir o Ministério Público, se o entender necessário. A baixa efectuar-se-á sem prévio pagamento de quaisquer despesas.

Esta determinação afecta oitocentos e setenta processos antigos sem relator, dos quais setecentos e dezanove com termo de remessa á conta e cento e cinquenta e um a aguardar o pagamento das custas, todos julgados e parados há mais de vinte anos.

(Dos Jornais)

Vão desaparecer os corcundas ?

O congresso anual dos ortopedistas alemães vai ocupar-se de uma nova lei sobre aleijados. O conto tenebroso da jovem bela e contente, que, depois de um pesadelo terrível, acorda com uma corcunda, tem infelizmente certa actualidade. Um clínico de renome verificou recentemente que a tuberculose da coluna vertebral que quase sempre terminava com uma deformação, ataca menos as crianças e mais as pessoas entre 20 e 30 anos. Esta notícia não deixa de ser alarmante tanto mais que em geral se evita de falar dos infelizes, afirmando que a deformação é de nascimento ou a consequência de um acidente.

Como se morre em 15 países

A Organização Mundial de Saúde realizou, em 15 países diferentes, uma pesquisa acerca dos casos de morte por acidente. Os resultados do inquérito expressam-se por estes números curiosos:

Em muitos desses países mais de metade de cinquenta por cento dos homens entre 15 e 24 anos morrem em acidentes de transporte. Para os demais, apenas um terço ou mesmo um quarto dos jovens morrem dessa forma. Em outros, morre-se mais por acidentes de transporte que por tuberculose.

Nesses acidentes os automóveis figuram em primeiro lugar e os aviões em último. As vítimas de acidentes de aviação contam-se sobretudo entre os militares. Na Dinamarca, sobre cem falecimentos, vinte e oito são devidos aos transportes por água, em desportos náuticos. As vítimas do ciclismo situam-se principalmente entre as crianças de cinco a catorze anos.

O inquérito pouco nos diz sobre os caminhos de ferro. O comboio é ainda o meio mais seguro de transporte terrestre.