

19.º do 67.º Ano

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES  
CONTABILIDADE CENTRAL  
[21 DEZ 1954]  
Lisboa, 1954

Lisboa, 19 de Dezembro de 1954

Número 1608

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

### COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Secca, 7 — LISBOA

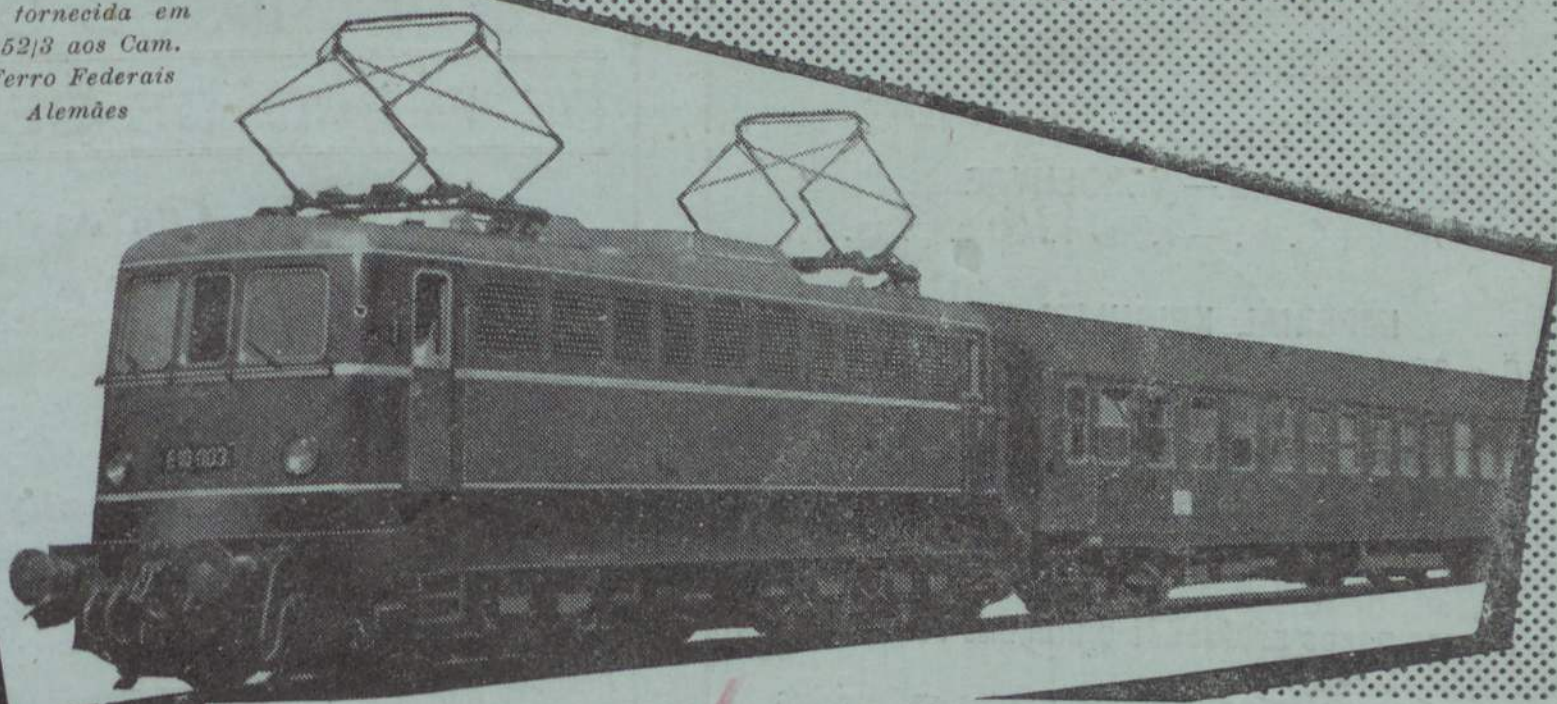
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

### REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

# HENSCHEL

Locomotiva eléctrica  
torneada em  
1952/3 aos Cam.  
Ferro Federais  
Alemães



### 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-General-Motors  
Locomotivas diesel hidráulicas.

**HENSCHEL & SOHN KASSEL**

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

## 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

## S O R E F A M E

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.<sup>da</sup>

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

### Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas

Caldeiraria \* Soldadura eléctrica

Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas

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, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

## COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

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

✽ — ✽

LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.  
Capital: Esc. 330.000.000\$00  
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

✽ — ✽

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE  
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

✽ — ✽

Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

# 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

1608

16 — 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

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 linha de Sintra. . . . .                                       | 353 |
| Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT . . . . .                    | 355 |
| Miscelânea Ferroviária, por ABEL TIROL . . . . .                 | 356 |
| O que todos devem saber . . . . .                                | 357 |
| União Internacional de Caminhos de Ferro . . . . .               | 358 |
| Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS . . . . . | 359 |
| Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS . . . . .  | 361 |
| Ecos & Comentários, por SABEL . . . . .                          | 362 |
| Publicações recebidas . . . . .                                  | 363 |
| Parte Oficial . . . . .                                          | 363 |
| Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .                         | 363 |
| Espectáculos . . . . .                                           | 364 |
| Recortes sem Comentários. . . . .                                | 364 |
| XIII Concurso das Estações Floridas . . . . .                    | 365 |
| Ateneu Ferroviário . . . . .                                     | 365 |
| Linhas Estrangeiras. . . . .                                     | 366 |

# A linha de Sintra

**Com a sua electrificação, que estará concluída em fins de 1956, todo o material circulante será inteiramente novo**

---

**N**INGUÉM ignora, por certo, que a linha de Sintra vai ser electrificada muito brevemente. A sua electrificação obedece a um plano geral de notáveis melhoramentos da C. P., a que a Imprensa, devida e oficialmente informada, se tem referido largamente, por várias vezes.

A linha de Sintra serve não apenas aquela formosa e ridente estância de turismo, única, no seu género, na Europa, mas também um grande número de povoações que se foram desenvolvendo e criando ao longo do seu percurso, algumas das quais se podem considerar bairros excêntricos de Lisboa, de tal modo o caminho de ferro as aproxima do centro da capital.

Assim como a electrificação da linha de Cascais contribuiu para o desenvolvimento extraordinário de Algés, de Oeiras, do Estoril e da própria vila de Cascais, a electrificação da linha de Sintra representará um melhoramento de alta importância.

Sintra é uma zona privilegiada do turismo nacional, concorrendo para o seu prestígio a sua história, os seus monumentos, os seus parques, a paisagem incomparável, o clima suavíssimo, as suas quintas pitorescas, e os valores inestimáveis, de alto preço, que se encontram à sua volta, como as suas praias e o palácio de Queluz.

O alargamento constante, vertiginoso de Lisboa conta com a electrificação da linha de Sintra.

Quando se iniciará esse importante melhoramento, de tanto interesse para os habi-

tantes da linda vila bem como para os das povoações que se debruçam sobre a linha?

O ilustre presidente do Conselho de Administração da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, sr. Doutor Mário de Figueiredo, no ofício que, recentemente, enviou ao sr. Presidente da Câmara Municipal de Sintra, anuncia não só a data do início dos trabalhos de electrificação, mas também sua conclusão, que se verificará em fins de 1956.

Desse ofício, em resposta a certas reclamações do Município Sintrense, e em sequência da conferência havida entre o seu Presidente e o Presidente do Conselho de Administração da C. P., vamos transcrever alguns trechos de grande interesse.

Escreve o sr. Doutor Mário de Figueiredo:

«Em primeiro lugar — e permito-me insistir particularmente neste aspecto da questão —, não são de agora, mas de sempre, o nosso empenho e a nossa preocupação de dotar aquela linha com serviço em condições que possa corresponder inteiramente às necessidades da região que ela serve e, nomeadamente, de Sintra, cuja situação e exigências muito especiais nunca deixaram de estar no nosso pensamento.

E é assim que, já em 1949, e fazendo incidir os nossos esforços na parte, digamos, menos espectacular, mas não a menos fundamental, levámos a cabo a renovação completa da via e a sua duplicação no troço Cacém-Sintra, até então ainda de via única.

No entanto, o nosso pensamento de sem-

pre, no qual, aliás, aqueles melhoramentos se enquadravam inteiramente, foi, e permanece, o de que a verdadeira solução do problema só se encontrará com a electrificação da linha.

Assim, pois, tudo o que se tem procurado fazer tem obedecido ao firme propósito de só gastar e realizar o que possa ser útil e aproveitável a esse objectivo, até mesmo para mais fácil e rapidamente o alcançarmos.»

A seguir, o sr. Prof. Mário de Figueiredo faz este esclarecimento:

«É certo que foram, há anos, adquiridas carruagens metálicas com características de tranvias para o serviço dos arredores de Lisboa e Porto e que parte desse material foi, mais tarde, desviado do seu primitivo destino. Isso se deve, apenas, à necessidade imperiosa, por razões de segurança da circulação, de fazer substituir carruagens de superestrutura de madeira incluídas na composição de comboios rápidos e de marcha acelerada de longo curso. O interesse geral sobrepôs-se, aqui, ao interesse particular, como não podia deixar de ser.»

Feito este esclarecimento, o ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P. informa:

«Com a electrificação, todo o material circulante será inteiramente novo. Para ela se trabalha intensamente. Já nos princípios do próximo ano, porventura logo em Janeiro, vai começar a fazer-se a modificação do túnel do Rossio. Essa modificação não pode dispensar-se, para que a electri-

ficação seja uma realidade, e durante os trabalhos, que não deverão durar menos de 90 dias, a circulação no túnel será certamente interrompida e teremos de fazer o serviço de Oeste e Sintra através de Sete-Rios.

Quer dizer: entrou-se numa fase de realizações que autorizam a supor que, num prazo relativamente breve, Sintra poderá contar com o serviço ferroviário a que tem incontestável jus.»

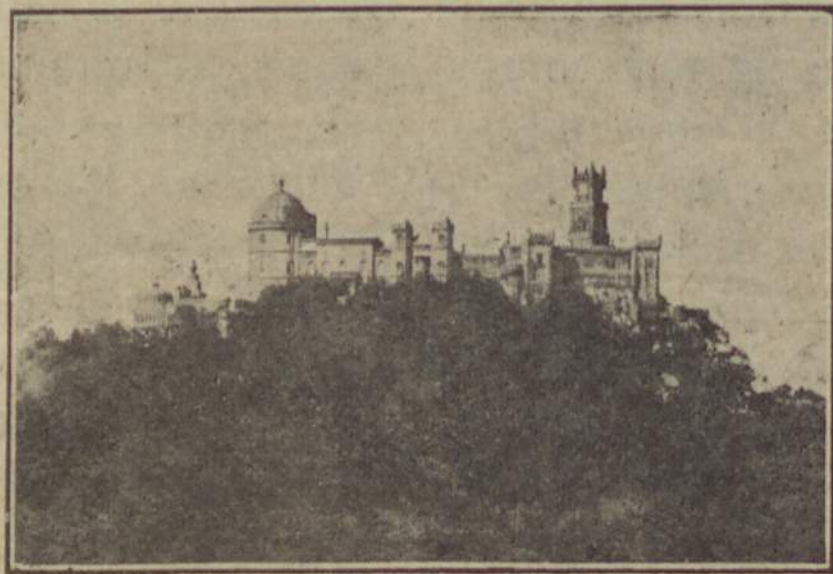
Finalmente a data prevista da inauguração do serviço com a electrificação é anunciada nestes termos:

«Embora não o possa afirmar categoricamente, porque o prazo para o recebimento de propostas para o concurso da electrificação da linha de Sintra e da de Lisboa a Entroncamento só termina no fim deste ano e só então se poderá formar ideia mais precisa do assunto, julgo que o início do serviço com a electrificação se verificará em fins de 1956.»

«No entretanto», esclarece e informa ainda o sr. Prof. Mário de Figueiredo, ao fechar o seu ofício, «a solução ideal não fará arredar as soluções possíveis que a não contrariem e possam contribuir para a melhoria das actuais condições de serviço.»

Sintra está, pois, de parabéns, por se encontrar nas vésperas de realizar-se uma já velha aspiração. E se dizemos nas vésperas é porque já em Janeiro próximo se iniciará a primeira fase dos trabalhos com a modificação do túnel do Rossio.

A boa vontade e carinho de bem servir o público continuam a ser timbre da C. P..



SINTRA - Palácio da Pena

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Norberto de Araújo

O velho grupo dos «Capotes Brancos», de que Norberto de Araújo foi um dos mais assíduos convivas, prestou sentida homenagem à memória daquele notável repórter, novelista e investigador olisiponense, com o descerramento de uma lápide comemorativa. Matos Sequeira, académico ilustre, traçou em breves e comovedoras palavras, com aquela elegância de estilo vernáculo, que todos nós lhe admiramos, o perfil moral e intelectual de quem ao seu talento de escritor aliava raros dons de coração generoso.

Lisboa foi um dos grandes amores de Norberto de Araújo. O grande jornalista Artur Portela, que se encontrava, no momento, entre numerosos camaradas da Imprensa, lembrou que o nome do saudoso escritor devia figurar, por direito próprio, na esquina de uma rua.

Nada mais justo e, também, nada mais fácil de realizar, visto que Augusto Pinto, jornalista e poeta de alta qualidade, e Matos Sequeira, são, felizmente, vereadores do Município de Lisboa.

## Salão de Inverno

Encontra-se patente, na Sociedade Nacional de Belas Artes, o «Salão de Inverno», exposição anual consagrada às modalidades de aguarela, pastel, desenho e gravura. Há que felicitar, em primeiro lugar, os dois júris de admissão e classificação, pela escolha feliz dos trabalhos. Estamos, efectivamente, perante um excelente «Salão de Inverno», em que os mestres se encontram na boa companhia dos seus camaradas mais jovens, entre os quais muitos já são, mais do que esperanças — autênticas afirmações de talento.

Assim, na vizinhança de Alves de Sá, Alberto Sousa, Mário Salvador, Severo Portela, Alfredo Moraes e de João Marques, vemos José Barata Moura, José Felix, eterno enamorado de Évora, Jardim Portela e José Manuel Soares, cujas aguarelas, inspiradas nos mestres ingleses, o colocam em lugar de relevo entre os cultores desse género de pintura.

Nesta breve resenha, não queremos omitir a presença, sempre notável, de Mestres João Reis e Varela Aldemira, o primeiro com três admiráveis desenhos, e o segundo com dois belos quadros a pastel.

## Os artistas e o Natal



ADORAÇÃO DOS PASTORES

Quadro de Ghirlandajo

## MISSA DO GALO

Ao Pintor DOMINGOS REBELO

*No silêncio da noite tange o sino,  
Chamando para a Missa do Natal:  
Vai nascer em Belém o Deus-Menino,  
Em berço de pobreza sem igual.*

*Com um som tão saudoso e cristalino  
Ecoa a voz do bronze em monte e vale...  
Breve se enche o templo pequenino,  
Mau grado o vento e o frio glacial.*

*Missa do Galo! Antiga tradição,  
Cujo perfume lembra ao coração  
A paz de Deus e o seu amor profundo.*

*É finda a Missa. O povo exulta e canta  
E vai beijar a imagem sacrosanta  
Do terno Infante, o Salvador do Mundo.*

JOÃO H. ANGLIN

# Miscelânea Ferroviária

P o r A B E L T I R O L

Se a história não é verdadeira, pelo menos é interessante:

Viajava um sujeito na linha de Stowehouse a Bristol, na Inglaterra.

Subiu para a carruagem uma senhora acompanhada dum cãozinho, o que é contrário aos regulamentos.

O sujeito não protestou, mas tranquilamente tirou do bolso o cachimbo, encheu-o e acendeu-o.

A dama protestou e houve discussão entre os dois; no mais acalorado da contenda, a dama agarrou no cachimbo do viajante e arremessou-o pela janela.

Sem hesitar, o viajante agarrou o cão e atirou-o pela portinhola oposta.

A dama, furiosa, chamou o chefe da estação, e ia explicar-lhe o caso, quando viu aparecer o cão... trazendo na boca o cachimbo do viajante.

\* \* \*

Marido e mulher chegaram à estação no momento preciso em que o comboio se pôs a caminho.

Ele, com ar de encolerizado:

— Vês! Se tu não tivesses levado duas horas a vestir-te, não teríamos perdido o comboio!

Ela, emproada e irritante:

— E se tu me não houvesse apressado tanto, não teríamos agora de esperar todo este tempo até ao comboio seguinte!

\* \* \*

São numerosos os casos em que animais vertebrados e invertebrados obrigam os expressos mais velozes a suspender inesperadamente a sua marcha. O nosso comboio *Foguete*, não há muito tempo, obedecendo à sinalização regulamentar de uma estação perto de Alfarelos, foi obrigado a parar, verificando-se depois que um enxame de abelhas impedira os sinais de darem a via livre. Chega-nos agora a notícia de que, na Dinamarca, um melro entalado nos carris de uma agulha da estação de Roskilde, provocou o descarrilamento de um comboio de passageiros, não causando vítimas. Igualmente, um expresso de Londres para o País de Gales e alguns comboios distritais foram demorados devido a um cisne ter voado para o leito da ponte Príncipe Al-

berto, que liga Devon com Cornwall sobre o rio Tamar. Só depois da ave ter sido enxotada para uma das margens, os comboios puderam transpor a ponte.

\* \* \*

Um holandês nobre e rico, desejando casar, convidou para uma visita à sua propriedade todas as raparigas que julgava favoravelmente prevenidas a seu respeito.

Na porta da entrada mandou atravessar uma vassoura a certa altura.

As jovens iam chegando e muitas delas tropeçavam na vassoura, outras saltavam por cima dela, outras a afastavam violentamente com o pé.

Apenas uma, ao chegar à porta, pegou sossegadamente na vassoura e foi encostá-la a um canto. Foi esta a escolhida, e o holandês não teve de que se arrepender.

\* \* \*

Noite alta, o expresso rodava veloz. Num compartimento de primeira classe, luzes apagadas, cortinas corridas, um passageiro solitário dormitava ao canto da janela. De súbito, a porta do corredor desliza num ruído surdo e a sombra de um homem surge empunhando um objecto metálico. O passageiro ergue-se aterrorizado, e a sombra ordena-lhe em voz baixa apontando-lhe um revólver:

— Dê-me imediatamente todo o dinheiro e os valores que traz consigo!

Mas o passageiro, que voltara a sentar-se, responde-lhe com um sorriso, tranquilamente:

— Não trago uma única moeda e só possuo este fato remendado!

— Por que mostrou então tanto medo? insiste o ladrão.

— Porque pensei que era o revisor!

\* \* \*

Por ter rasgado, numa estação dos comboios subterrâneos de Londres, parte de um cartaz anunciando uma super-produção cinematográfica, a polícia multou um passageiro em 5 xelins. O passageiro alegou em sua defesa que a namorada lhe havia pedido a cara do actor do filme, de quem era uma grande admiradora. Assim Adão também se desculpou ao comer a maçã que Eva lhe dera...

## O que todos devem saber

### Quem não souber ler não pode emigrar

Nos termos do art. 89.º do decreto n.º 38.969, de 27 de Outubro de 1952, a partir do dia 1 de Janeiro de 1955 a emigração de indivíduos com idade compreendida entre os 14 e os 35 anos só será permitida mediante a apresentação de documento comprovativo de terem sido aprovados no exame da 3.ª classe, ficando apenas dispensados da apresentação do referido documento os anormais, quando emigrem com as pessoas a cujos cuidados se encontram, e as mulheres casadas que acompanham os maridos ou por estes sejam chamadas.

### Abolição de «vistos» entre Portugal e Inglaterra

1—O acordo para a abolição de vistos recentemente celebrado entre Portugal e o Reino Unido estabelece que os portugueses que vão de viagem ao Reino Unido depois de 1 de Janeiro já não necessitarão de obter vistos. A Autoridade Britânica de Imigração no respectivo porto de chegada deverá, todavia, ter provas satisfatórias de que os visitantes preenchem as condições de entrada de estrangeiros no Reino Unido, condições essas que vão a seguir indicadas. Aquela Autoridade terá ainda, por lei, de recusar licença de desembarque ao estrangeiro se (a) não estiver em posição de se manter a si próprio ou às pessoas que estejam a seu cargo (se as tiver) durante a sua permanência; (b) se não estiver no pleno uso das suas faculdades mentais; (c) se tiver sido condenado por qualquer crime abrangido pela Lei de Extradicação; ou (d) se existirem razões de ordem médica para lhe ser negada autorização de desembarque. Além disso, a nenhum estrangeiro contra o qual foi passada Ordem de Deportação será permitido desembarcar no Reino Unido enquanto essa Ordem estiver em vigor.

### Dos cidadãos portugueses que desejam visitar o Reino Unido

2—São bemvidos os portugueses que venham ao Reino Unido em visitas de curta duração, como viagens de férias ou de negócios, ou para verem parentes. A Autoridade de Imigração deverá, no entanto, ser fornecida prova satisfatória de que o visitante não tenciona fixar-se no Reino Unido nem lá permanecer por mais tempo do que o período de três meses normalmente concedido a visitantes estrangeiros. Se essa Autoridade tiver provas suficientes de que o verdadeiro objectivo do estrangeiro não é fazer uma visita, mas vir trabalhar ou fixar-se no Reino Unido, terá normalmente de ser-lhe recusada licença de desembarque, mesmo para uma visita. Os jovens portugueses que desejem permanecer temporariamente para aprenderem a língua inglesa, vivendo com uma família no Reino Unido, poderão ser autorizados a entrar sob certas condições, sobre as quais poderão obter informações pormenorizadas por intermédio do funcionário consular ou da Secção Britânica de Vistos mais próxima.

### Dos cidadãos portugueses que desejam empregar-se no Reino Unido

3—Qualquer cidadão português que siga para o Reino Unido a fim de trabalhar para uma determinada entidade, deverá estar de posse duma licença passada pelo «Ministry of Labour and National Service» (Ministério do Trabalho), antes de lhe poder ser concedida autorização de desembar-

que. Essas licenças, que só são passadas relativamente a certas e limitadas categorias de trabalho para cujo desempenho não se encontram súbditos britânicos, deverão ser requeridas pelo futuro patrão no Reino Unido ao citado «Ministry of Labour and National Service». O estrangeiro deverá obter essa licença por intermédio do seu futuro patrão antes de partir para o Reino Unido e terá de a apresentar à Autoridade de Imigração, à sua chegada.

### Dos cidadãos portugueses que desejam estabelecer-se comercialmente no Reino Unido

4 São bemvidos ao Reino Unido os estrangeiros que venham em viagem de negócios: se, porém, pretenderem ali estabelecer-se em qualquer ramo de comércio, deverão dirigir-se previamente ao «Home Office» (Ministério do Interior), por intermédio da competente Secção Britânica de Vistos, fornecendo informações completas quanto às actividades que ali se propõem exercer, e indicando o nome e morada de alguém no Reino Unido que esteja ao facto dos seus projectos.

### Dos cidadãos portugueses que desejam fixar residência no Reino Unido

5—A entrada no Reino Unido com o propósito de ali fixar residência está presentemente restrita normalmente a categorias limitadas de pessoas com parentes chegados já a viverem no Reino Unido, as quais se encontrem sòzinhas e não possam manter-se por si no estrangeiro, e cujos parentes no Reino Unido desejem oferecer-lhes um lar. A autorização de residência no Reino Unido com um parente é concedida só pelo «Home Office», e deverá ser obtida antes do estrangeiro vir para o Estado Unido, pois de outra forma paderá ter de lhe ser negada licença de desembarque ou se for autorizado a desembarcar, poderá ter de abandonar o país, findo que seja o período normal duma visita. O cidadão português que pretenda viver no Reino Unido, deverá dirigir-se ao funcionário consular britânico ou Secção de Vistos mais próximos, indicando pormenorizadamente as razões por que o deseja fazer. Se pretender ali reunir-se a um parente no Reino Unido o seu pedido deverá vir acompanhado de prova documental de que esse parente está em condições e disposto a oferecer-lhe casa e manutenção no Reino Unido.

### Dos portugueses que pretendem vir estudar no Reino Unido

6—Os cidadãos portugueses que desejem vir fazer os seus estudos ao Reino Unido deverão provar de forma satisfatória à Autoridade de Imigração, que têm definitivamente reservado lugar numa Universidade, Escola Técnica, Colégio, ou Instituição semelhante, para aí frequentarem o respectivo curso como aluno ordinário, e que têm alojamento e manutenção garantidos. Os estudantes terão normalmente de contar com sair do Reino Unido quando tiverem concluído o seu curso.

### Das prorrogações de permanência

7—Os portugueses autorizados a entrarem no Reino Unido para se empregarem, estabelecerem-se comercialmente, ou fixarem residência, entram normalmente de início, como quaisquer outros estrangeiros, em regime de permanência apenas temporária, e as Autoridades de Imigração conceder-lhes-ão pela forma normal licença de desembarque e de permanência por um prazo que não exceda doze meses, o máximo. Ao «Home Office» poderá, no entanto, ser

pedida a prorrogação deste prazo, quando o período inicial estiver prestes a terminar.

#### Disposições gerais

8 - Qualquer cidadão português que pretenda informações sobre os regulamentos do Reino Unido de entrada de estrangeiros, deverá consultar em primeiro lugar o representante britânico mais próximo. Todavia, a autorização de desembarque no Reino Unido só poderá ser concedida no porto de chegada pela Autoridade de Imigração, que pode, à sua inteira discrição, recusar autorização de desembarque quando assim o entender necessário no interesse público.

## União Internacional dos Caminhos de Ferro

### Projecta-se reduzir a duas o número das classes nos comboios

A União Internacional dos Caminhos de Ferro tem actualmente em estudo um projecto para reduzir a duas o número das classes nos comboios.

O problema já foi, no entanto, debatido na última reunião, em Nápoles, das comissões daquele organismo, mas nenhuma decisão tinha sido tomada pelo

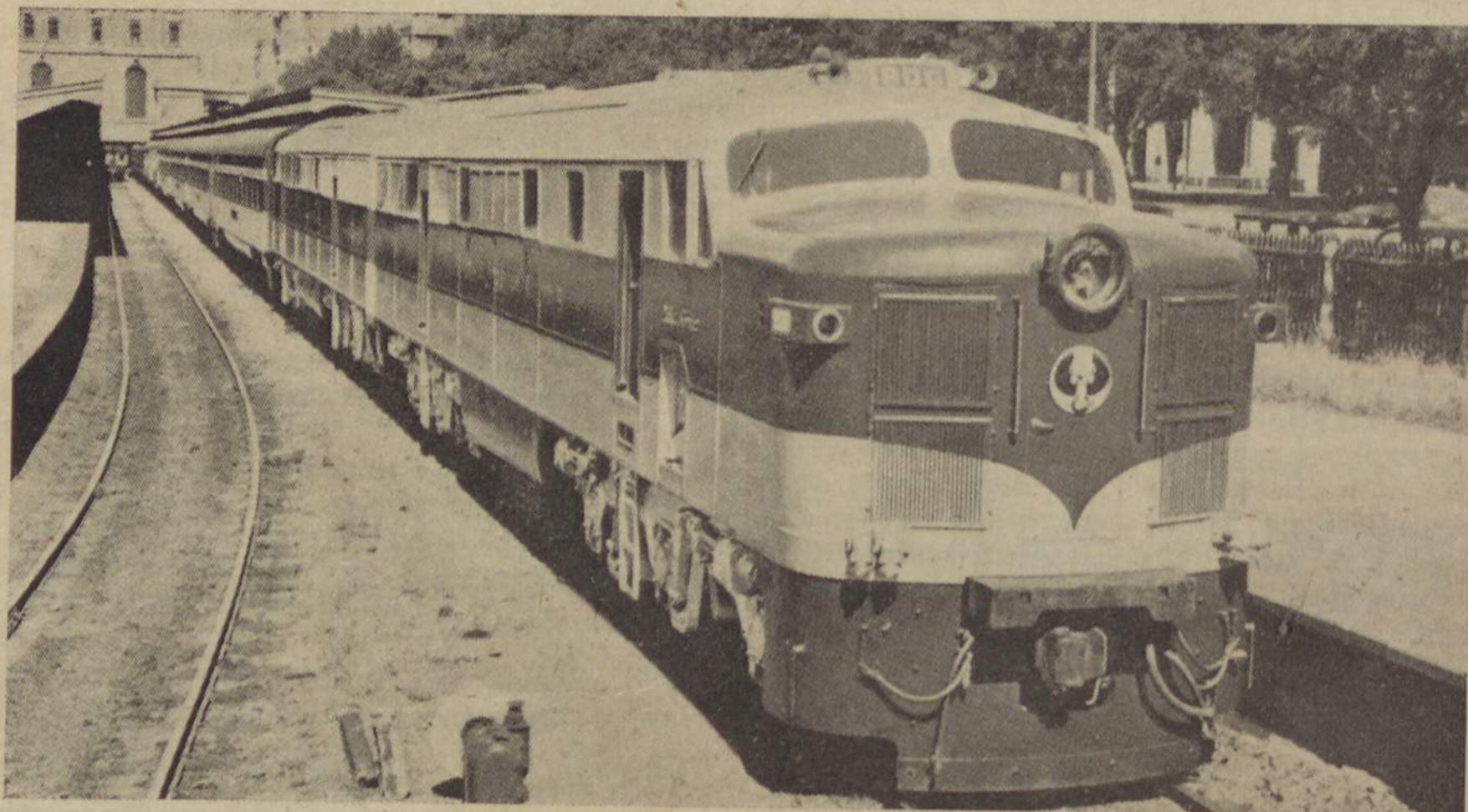
facto de as resoluções, nos respectivos países, dependerem dos ministros interessados. No caso dos ministros aprovarem as propostas estas seriam aplicadas simultaneamente, com excepção da Espanha e Portugal, que manifestaram a intenção de conservarem o regime actual.

Os autores do projecto dizem que a divisão em três classes já não corresponde às necessidades actuais. O automóvel reduziu o número de viajantes de primeira classe e por outro lado o aumento do conforto das terceiras diminuiu a diferença existente entre as classes.

Se o projecto for aprovado e, neste caso, as transformações a efectuar nas viaturas levarão dois anos, a primeira classe conserva a sua disposição actual, isto é seis lugares por compartimento, mas o preço seria diminuído, mas na nova segunda classe será aplicado o preço da terceira, cujo conforto seria melhorado.

# 'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS ADELAIDE A TAILLEM BEN, NA AUSTRÁLIA



Uma das 10 Locomotivas Diesel Eléctricas, de 1760 H. P. fornecidas pela  
«THE ENGLISH ELECTRIC C.» Ltd., aos Caminhos de Ferro do Sul da Austrália

**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

## CRÓNICAS DE VIAGEM

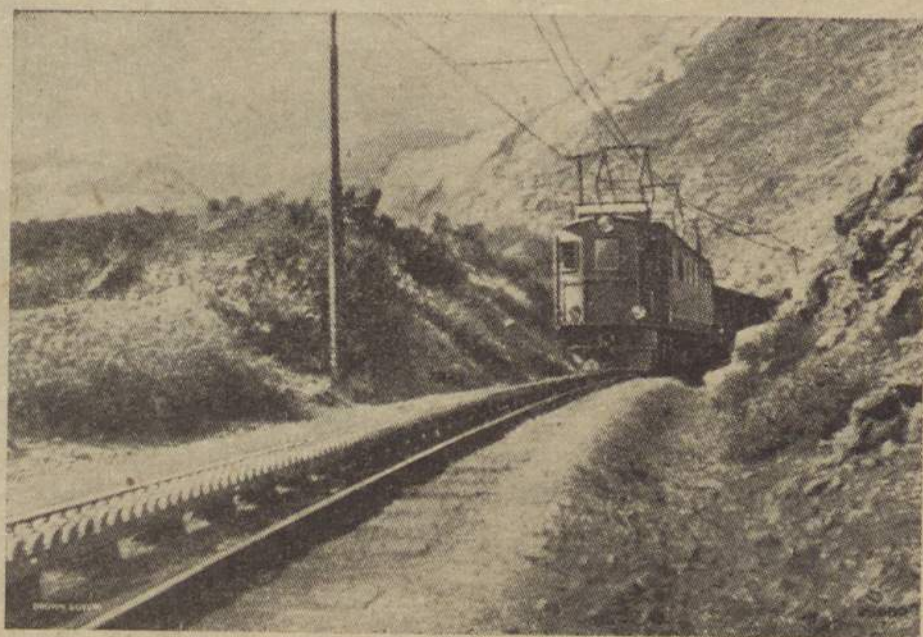
## POR ESPANHA

XXI

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

A Corunha, capital de província, situada a noroeste da Espanha, opulenta em valores artísticos, gosa de uma situação privilegiada. Exporei apenas algumas breves impressões desta encantadora cidade que, sempre risonha, nos dispõe de tal maneira que não apetece sair de lá tão cedo. As praias, que, durante a época calmanete, nos convidam ao repouso, proporcionam-nos momentos de beleza pela vastidão do seu mar. No que respeita a hospedagem, pode classificar-se a Corunha como possuidora dos melhores e mais categorizados hotéis da Europa. Bem servida de estradas e caminhos de ferro, que são dois poderosos factores do seu desenvolvimento comercial e industrial, a Corunha, que foi, noutro tempo, burgo de pescadores, é praça forte dentro do espírito militar e é rainha de um clima suave e agradável, mesmo durante a época hibernal. Passeios alegres, praças espaçosas, largas alamedas, jardins, edifícios públicos, igrejas e outros monumentos, imperam na espaçosa cidade, hoje moderna, a qual se confunde, por vezes, com as dos trópicos. O seu porto é dos mais importantes da Península, pelo enorme movimento de passageiros e tráfego e ainda pelo seu abastado comércio de exportação de conservas, frutas, madeiras, etc.

Um dos seus locais mais encantadores é, sem dúvida, o mais conhecido por Alameda ou ainda

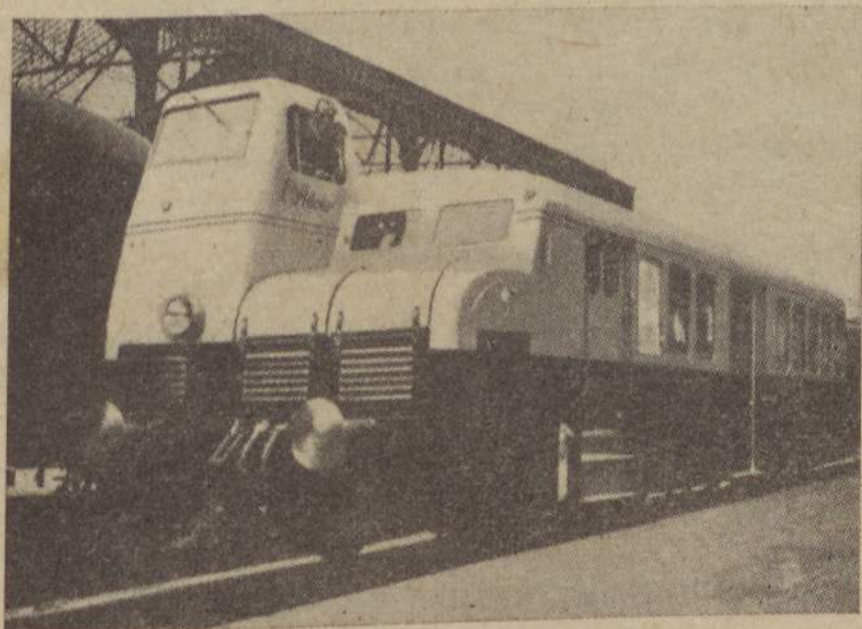


Comboio da linha transandina—Locomotiva mixta de cremalheira e aderência

Calle José António, que vai ligar ao hotel Finisterra. Esta alameda, que segue a linha do eléctrico, tem, à direita, o porto e á esquerda a parte velha da cidade, com uma correnteza de balcões envidraçados como grandes marquises sobrepostas umas às outras, os quais lhe dão um aspecto alegre e diferente.

Entre extremos rochedos, a dois quilómetros da sua parte central, ergue-se a Torre de Hércules, obra atribuída aos fenícios e cartagineses e reedificada no século XVIII. A poucos passos está o Oceano com suas ondas a espreguiçarem-se na areia.

Da parte histórica não podemos deixar de registar o ataque dos ingleses, em Maio de 1589, os quais, capitaneados pelo almirante Francis Drake, acometeram a Corunha quando esta se encontrava na pujança dos seus negócios comerciais. A cidade era nessa altura defendida pelo Marquês de Cerralbô. Toda a gente pegou em armas contra os atacantes e as próprias mulheres tiveram papel preponderante nessa tenaz resistência a um ataque em forma, bem preparado pelos ingleses. Uma dessas mulheres, arriscando a vida com denodo e altivez incitou a população civil a pegar em armas e guarnecer as trincheiras desfalcadas, resistindo até chegarem novos reforços que, heróicamente, repeliaram o inimigo. Foram assim postos em debandada os invasores que, momentos depois, levantaram o



Automotora para transporte de 100 passageiros, podendo rebocar vários vagões

cercos com grandes perdas. Essa mulher, que foi a que mais se distinguiu em tão renhida luta, chamava-se Maria Pita, nome que toda a população conserva de memória, como relíquia sagrada da Corunha.

Terminada esta visita, preparamo-nos para percorrer mais 65 quilómetros e chegar a Santiago de Compostela, capital da Galiza.

A cidade de Santiago tem cinquenta mil habitantes. Ruas estreitas, longas arcadas enegrecidas e casas brazonadas dão-lhe carácter, e muita gente, de toda a parte da Espanha e até do estrangeiro, acorre, em peregrinação, à sua grandiosa e imponente Catedral, considerada uma das maiores e mais interessantes igrejas da Península ibérica.

Vamos resumir a história dessa Catedral, que é também a mais importante criação da arte romano—espanhola e obra grandiosa, digna de toda a admiração.

Foi mandada edificar em 899 por Afonso III o grande, no lugar humilde de um santuário construído em 813 por Teodomiro, bispo de Iria. Devastado todo o noroeste da Espanha no século X, Santiago ficou deserto, pois todos os seus habitantes fugiram e a igreja foi arrasada em 997, restando apenas intacto o túmulo do apóstolo. Todas as riquezas foram levadas e alguns prisioneiros cristãos foram obrigados a transportar os sinos aos ombros até Cordova, sinos esses que, mais tarde, quando o Rei Fernando entrou na cidade, em 1236, os encontrou e fez transportar para Santiago pelos cativos muçulmanos. No princípio do século XI o rei Bermudo retomou Santiago aos mouros levantando as ruínas e, para animar o zelo dos peregrinos, mandou traçar, através

de Navarra e a velha Castela, um caminho para os devotos vindos da França. Mais tarde, sob o reinado de Afonso VI, (1072-1108) o bispo Diego Peláez começou a construir a Catedral actual, no próprio local onde existia o túmulo do apóstolo e o antigo santuário constituindo a base da igreja actual, que forma por assim dizer a cripta. Uma parte da nova basílica foi consagrada pelo bispo Diégo Gelmirez em 1105, e o conjunto só o foi em 1211. A igreja assemelha-se bastante à de Saint-Sernin de Toulouse e considera-se obra de arquitectura francesa. No decorrer dos séculos seguintes, foram

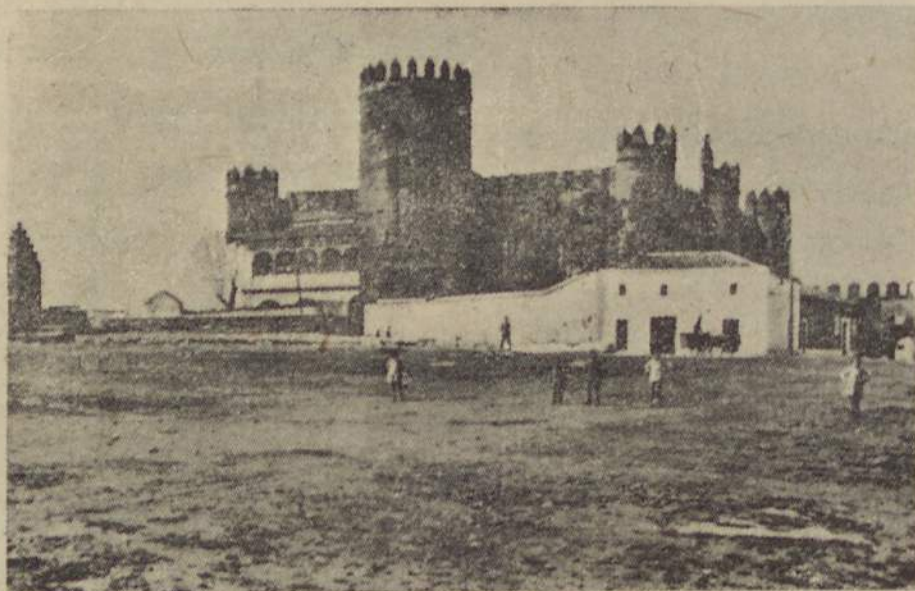
construídos a torre de relógio, várias capelas, a cúpula, a torre dos sinos e o claustro (1521). As torres foram acabadas em 1675-1680 e a fachada de Oeste foi elevada em 1738-1750.

Para ver interiormente a Catedral, cujo corpo representa uma cruz latina, as suas capelas, o museu, com ricas alfaias, e outras dependências,

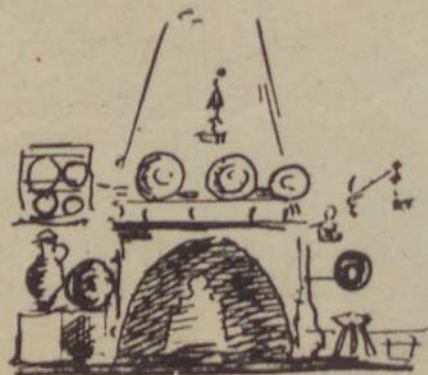
uma boa manhã é suficiente.

Saindo da Catedral, fica perto a Universidade, sumptuoso edifício que foi colégio dos Jesuitas e que se tornou célebre entre todas as suas congéneres pelo desenvolvimento dado aos estudos culturais e teológicos, naquele tempo, e outros edifícios existem que bem merecem visita. Mais de trinta igrejas possui Santiago de Compostela. As suas festas são reservadas para 25 de Julho, festas solenes, de carácter religioso e popular e que ali chamam muitos forasteiros.

Seguimos depois viagem para Pontevedra, que dista cinquenta quilómetros de Santiago de Compostela.



ZAFRA — Pilar do Duque e Palácio de Medina del Campo



# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Lord Harris, de Faversham, possui um relógio que o acompanha sempre em todas as grandes viagens, e que o informa das fases da Lua, marca os dias da semana, o dia e o mês, o ano, bate os quartos de hora e mantém as horas certas por Greenwich com uma diferença máxima de três segundos.

(de *Indianapolis Star* — Indiana)

Todas as crianças em idade escolar que, durante as horas de aulas, forem encontradas nas ruas da cidade de Murcia, na Espanha, serão detidas para averiguações. Esta é a medida mais espectacular até agora posta em prática naquele país, na campanha que move contra o analfabetismo de crianças e adultos.

(De *El Espectador* — Guatemala)

Segundo uma estatística recentemente levada a efeito nos E. Unidos, o homem americano mede, em média, 5 pés e 9 polegadas de altura, tem de peso 154 arráteis e as suas preferências são as morenas, o baseball, bife grelhado e batatas fritas.

(De *Patria* — Granada)

Uma das maiores colecções de «forças armadas» em miniatura do mundo encontra-se em Anapolis (Baltimore, E. Unidos). Pertence a Jorge tester, membro do «Naval Academy Museum», e compõe-se de mais de 15.000 figuras.

(De *Reflejos* — Caracas)

O proprietário de um bar-restaurant em Port Angeles, querendo fazer propaganda do estabelecimento, pôs à porta um cartaz, informando que ali não existia para conforto dos fregueses, aparelho de televisão, mas, em compensação, as alterações que ali se verificam são sempre «dignas de ver-se, por emocionantes.»

(De *As Sabah* — Neo Destour)

O cientista da Universidade da Califórnia do Sul, prof. Jorge Watson, realizou com êxito experiências de tratamento de certas doenças mentais com a adição de uma dieta especial: doses de vitaminas e sais minerais. Chama-lhe o «tratamento da substituição nutritiva». De 32 pacientes, 29 apresentaram sinais de sensível melhora.

(De *Link* — Hirwaun, (País de Gales)

Sairam há dias de Inglaterra, com destino à Austrália, duas jovens aventureiras, Jean Despaye, 31 anos, francesa, e Frederica Mitri, espanhola, 23 anos, que farão a viagem num pequeno barco à vela, de alumínio, com 10 pés de comprimento. Leva contudo, um pequeno motor, em caso de emergência.

(Da revista *Molino de Viento* — Assuncion)

Na estação ferroviária do «Grand Central», no coração de Nova Iorque, vai construir-se uma espaçosa praça e um

edifício de 95 andares avaliado provisoriamente em 180 milhões de dolares. O edifício destina-se a escritórios da «New York Central Railroad», e será o maior do mundo inteiro.

(De *Sucesos* — San José de Costa Rica)

Três alpinistas ingleses realizaram a primeira ascensão do pico central Troma, de 5.000 pés de altura, o mais alto das montanhas Lingen, ao norte dos lagos Hunters, na Noruega ártica.

O Nord Troma, de 4.900 pés, foi também escalado pela primeira vez recentemente.

(De *Sic* — Caracas)

A Companhia de Jesus conta hoje 32.000 membros divididos por 67 nações. Os jesuitas possuem 276 escolas secundárias e 132 universitárias e dirigem 1.320 revistas de várias naturezas.

(Do semanário *Lunedì* — Roma)

A ossada de um animal pré-histórico foi descoberta num terreno argiloso da aldeia de Saron, (Espanha). Parece ter pertencido a um reptil gigantesco, talvez um ictiossauro da época segunda.

(Da *Revue Européenne* — Paris)

Vai construir-se em Greden, na Inglaterra, a primeira prisão psiquiátrica onde serão postos em observação e tratados grupos escolhidos de prisioneiros. O estabelecimento, que poderá receber 300 indivíduos, não aceitará presos alienados.

(De *Alrededor del Mundo* — Madrid)

O Centro de Pesquisas do Exército Americano anunciou a construção de um novo aparelho de radar para avião, extremamente potente e leve. Permite identificar as tempestades e objectos definidos a 400 quilómetros de distância.

(De *Phoenix News* — Arizona)

Baixou de 30 para 9 por cento a mortalidade dos doentes ameaçados de embolia no coração, no hospital Karolinska de Estocolmo e a duração do tratamento foi reduzida a 4 semanas. Esse progresso conseguiu-se graças a um método elaborado pelo dr. Helander, o qual consiste em instalar os doentes numa sede em vez de colocá-los num leito vulgar.

(De *Revue Médicale* — Berne)

Na Exposição de Dusseldorf figura o primeiro robot electrónico comandado pela radio. Esse «homem de aço» pesa 250 quilos, tem como cérebro tubos electrónicos, e os seus músculos são motores eléctricos. Não está ligado por qualquer fio ao posto de comando e os seus movimentos e a sua palavra são dirigidos por impulsões radioeléctricas. O pulso — regular — está na «garganta».

(De *La Hormiga* — Guadalajara)

# Essas & Comentários

P o r S A B E L

## Norberto de Araújo

No dia 7 do corrente foi o nome do grande jornalista Norberto de Araújo evocado no sarau dos «Capotes Brancos», que teve lugar no salão de festas da Tertúlia «Festa Brava», na Praça da Alegria, 38. Da mesa de Honra, presidida pelo sr. Alvaro Figueiredo de Almeida, faziam parte Matos Sequeira, Augusto Pinto, Artur Portela e J. Casqueiro.

A propósito dessa encantadora festa, conta o «Diário de Lisboa» o seguinte:

Matos Sequeira evocou, primorosamente, a vida e a obra do grande jornalista e nosso saudoso camarada Norberto de Araújo, num jantar de confraternização do simpático grupo lisboeta, de velhas tradições, que são os «Capotes Brancos». A festa, que decorreu com elevação e animação, teve por objectivo descerrar, na sede daquela colectividade, uma lápida consagrada a Norberto de Araújo. Presidiu a ela o sr. Alvaro de Figueiredo, vendo-se cerca de uma centena de pessoas, entre as quais muitas senhoras.

Matos Sequeira disse que aquela festa não exprimia tristeza. O espírito de Norberto de Araújo estava ali presente, entre os seus companheiros, qual deles o mais dilecto. O orador recordou que fazia agora cinquenta anos, que entrou no jornalismo. Conheceu Norberto de Araújo no «Mundo» e na «Manhã», onde tiveram como mestre Luís Derouet.

Disse ainda que foi, na «Manhã», que o autor da «Novela do Amor Humilde», através das suas primorosas «Miniaturas», começou o seu namoro enternecido com Lisboa. Evocou as suas crónicas citadinas, verdadeiras aguarelas, luminosas e sugestivas, e sempre de sentido popular.

Como jornalista, de nervos vibrantes, ele não escrevia, com fórmulas consagradas, mas, com vivacidade, agudeza, sentimento, sempre transbordante e exultante.

Uma calorosa salva de palmas coroou as últimas palavras do brilhante jornalista, a quem o sr. Alvaro Figueiredo de Almeida abraçou.

Seguiu-se, no uso da palavra, o nosso camarada Artur Portela, que agradeceu a Carlos d'Ornellas e aos «Capotes Brancos» a homenagem prestada a Norberto de Araújo, e recordou as suas famosas páginas do «Diário de Lisboa». Estiveram ali alguns dos seus companheiros dos primeiros tempos, entre outros, Rogério Perez e Alvaro de Andrade.

Alvitrou, depois, que o nome de Norberto de Araújo, como olisipógrafo ilustre que foi devia figurar numa rua da cidade, e apelou para Augusto Pinto, ilustre jornalista e presidente do Sindicato Nacional dos Jornalistas, agora vereador, para que desse execução à ideia.

Augusto Pinto, muito saudado, ergueu-se para afirmar que, gostosamente, se ia desempenhar desse compromisso.

Falou ainda Matos Sequeira que, como membro da co-



## SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L. DA

### IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

AÇOS 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

missão de toponímia da C. M. L. ia propôr que se desse a uma artéria de Lisboa o nome do notável jornalista.

## O «Padre Bombeiro»

F ALECEU no dia 3 deste mês o conhecido reverendo padre António Luís de Sousa, que a «República» informou ter sido um dos republicanos colaborador do 5 de Outubro, etc., etc.

Sabíamos que o padre Sousa, mais conhecido pelo «Padre Bombeiro», era uma figura popular e um homem desempoeirado em todos os actos da sua vida, e no último Congresso Nacional dos Bombeiros, realizado em Guimarães, foi especialmente notada a presença desse sacerdote, nascido em 27 de Janeiro de 1879. Tinha, portanto, 73 anos; dos quais 40 como bombeiro, pois alistara-se em 1912 como instrutor e depois chefe de maquinistas das antigas bombas a vapor.

Com risco da própria vida salvou alguns operários na catástrofe da Companhia do Gás em 15 de Outubro de 1914; prestou relevantes serviços na revolução de 14 de Maio de 1915 levantando, debaixo de fogo, mortos e feridos; destacou-se no ataque ao incêndio da Escola Naval em 18 de Abril de 1916 e nos incêndios de 2 e 3 de Maio de 1917 das Encomendas Postais e do Limoeiro.

Possuía várias condecorações entre as quais as de Salvação, Socorros a Náufragos, Isabel a Católica de Espanha; medalhas de ouro dos Voluntários de Lisboa e Ajuda e outras.

Era actualmente ajudante de Comando dos Voluntários de Lisboa e, por determinação do Conselho Nacional dos Incêndios, fora nomeado capelão dos Voluntários de Lisboa, distinção pela primeira vez concedida.

## Publicações recebidas

Anuário dos C. T. T. — 1953

Recebemos o volume referente a 1953 do Anuário dos C. T. T..

Em 1953 verificou-se mais uma vez o aumento do tráfego postal e telefónico dos C. T. T., a par da quebra, agora menos acentuada, do tráfego telegráfico.

A título experimental, criou-se no regime metropolitano o serviço de «correspondências sem enderêço». Foi estabelecido o serviço de encomendas postais avião com valor declarado do nosso País com diversos países da Europa, tendo-se celebrado novo contrato com a Compagnie Internationale de Wagons-Lits para assegurar o transporte, entre Lisboa e Hendaia, de malas postais com destino à França e países Além-Pirinéus, e retorno, utilizando o «Sud Express».

A Administração-geral dos C. T. T., além de outras iniciativas, comemorou em 1953 a passagem do centenário do selo de correio português, com a emissão de uma série de selos comemorativos do histórico acontecimento e a realização, no edifício do Instituto Superior Técnico, de uma exposição filatélica internacional, que se pode considerar o maior certame desta natureza até então levado a efeito em todo o mundo. Concorreram a esse certame trezentos e cinquenta expositores de diversas nacionalidades com espécies filatélicas valiosas, que ocuparam cerca de 1500 quadros.

Agradecemos à Administração Geral dos C. T. T. a oferta de um exemplar do Anuário de 1953, cuja leitura nos colocou em frente de números e de factos de muito interesse.



### ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos Institutos Comercial e Industrial



## PARTE OFICIAL

### MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

#### Direcção Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 282, II série, de 2 de Dezembro de 1954, publica o seguinte:

#### 4.ª REPARTIÇÃO

##### Secção de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de terreno com as áreas de 72 m<sup>2</sup> e 123,43 m<sup>2</sup>, situadas entre os pontos quilométricos 12,416.60 e 12,517.55 de ambos os lados da linha do Sabor, para se prolongar a linha de resguardo da estação de Moncorvo, da mesma linha.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

No dia 30 de Novembro foi assinado no Gabinete do Ministro do Ultramar, sr. comandante Sarmiento Rodrigues, o contrato para o fornecimento de trezentos quilómetros de material de via destinado aos caminhos de ferro de Moçâmedes (180 quilómetros) e do Congo (120 quilómetros), na província de Angola, cujo custo total ultrapassa 73 000 contos.

Aquele membro do governo outorgou pelo Estado Português, e pela firma adjudicatária do fornecimento, a efectuar no prazo de oito meses, assinou o sr. Hans Pasel, que veio propositadamente de Essen, Alemanha, para o efeito.

Assistiram ao acto o Subsecretário do Ultramar, sr. Prof. Raúl Ventura, e o secretário-geral do Ministério, sr. Dr. José Ferreira-Bossa.

Assinado o contrato, o sr. comandante Sarmiento Rodrigues acentuou, em breve discurso, o grande interesse que este fornecimento tem para Angola, executando-se com ele mais um dos empreendimentos incluídos no Plano de Fomento.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

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

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Chuva»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «O Monstro dos Tempos Perdidos»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

# Recortes sem Comentários

## Prisão especial para jornalistas

RIO DE JANEIRO, Novembro—Mais um privilégio de que podem gozar os jornalistas profissionais no Brasil: terão direito, daqui para o futuro, a prisão especial até que sejam definitivamente condenados, no caso, claro está, de provarem às autoridades a sua actividade na Imprensa. Para a efectivação deste privilégio foi entregue pelo Presidente do Conselho Penitenciário ao Ministro da Justiça um ante-projecto de lei. — (ANI).

## Touros de morte?... Tiro aos Pombos?...

O «Diário Popular» do dia 13 de Novembro noticia que o Ex.<sup>mo</sup> Delegado do Ministério Público não se satisfaz com a sentença do Meritíssimo Juiz que absolveu o toureiro Manuel dos Santos, do crime de que fora acusado — ter morto um touro numa tarde de toureio, e num momento de entusiasmo tal que se esqueceu que estava em Portugal (único país além do Brasil em que é proibido «touro de morte»).

Perante o inconformismo do Ex.<sup>mo</sup> Delegado do M. P. exclamamos: Que paradoxo! Não merece a absolvição este toureiro que matou, em luta leal, um animal com força superior à sua? E merecem condecorações de «Medalhas de Mérito Desportivo» os atiradores de tiro aos pombos, essas aves indefesas que ninguém ousa livrar do repelente crime de servirem de alvo a uns tantos senhores que, à falta de melhor mérito, têm o mérito de matar essas aves ao saírem, estonteadas, das gaiolas; porque se fosse em pleno voo no campo, talvez nem esse mérito tivessem?!

Como o homem é susceptível de errar!... — M. M.

(De *Ecos do Funchal*)

## Salvos por uma porca

MURCIA (Espanha), 29 de Novembro. — Juan Hernández Espinosa, sua mulher e um filho, que moravam num pequeno casebre no povoado de Javalí Viejo, devem hoje a vida a um pobre animal que estava condenado à morte, para que a ceia dos seus donos, no próximo Natal, fosse mais succulenta e apetitosa.

A um canto do quintal, debaixo de um telheiro, Hernández Espinosa tinha, a engordar, uma porca comprada há tempos numa feira. Altas horas da madrugada, o animal conseguiu safar-se do seu reduto e, colocando-se debaixo da janela do quarto de cama, começou a grunhir tão desesperadamente, que obrigou pai, mãe e filho a levantarem-se.

Daí a instantes, quando os três se encontravam no quintal atarefados a fechar novamente a porca, as paredes da casa começavam a fender-se e minutos depois, desmoronavam-se, ficando tudo transformado num montão de escombros.

E a troco da vida dos seus donos, o animal salvou a sua... pois já não será sacrificado para a ceia de Natal. — E.

## Congresso dos «corações abandonados»

ILHA DE CAPRI, 29 — Uma reunião do Congresso dos «Corações Abandonados» terminou ontem, em tumulto.

Quando os «Corações Abandonados» estavam a discutir questões como «Devem os homens e as mulheres casar no-

vos ou velhos?» ou «Os homens preferem mulheres que trabalhem ou permaneçam no lar?», um caixeiro viajante turco, que vive em Nápoles, levantou-se para responder à segunda pergunta

«Gosto de mulheres que estejam no lar» — declarou aos 200 congressistas presentes, e acrescentou:

«Desejo apresentar a minha noiva, que conheci neste Congresso».

Apareceu à frente dos projectores da televisão uma rapariga italiana de 19 anos, de óculos escuros, com o cabelo penteado no estilo Gina Lollobrigida e calças aos quadrados vermelhos e pretos. Ia falar, quando se ouviu tumulto ao fundo da sala.

«É minha, é a minha noiva» — gritou um italiano de camisola azul.

Estabeleceu-se certo tumulto quando o rival apareceu em frente dos projectores e o turco lhe apertou solenemente a mão. No meio de crescente confusão, os dois homens apresentaram os seus direitos de rivais à mão da rapariga Nove Bonicelli. Quando os organizadores do Congresso fizeram afastar os três protagonistas, a rapariga deu o braço ao turco. «Não faça caso do que diz esse homem horroroso» — declarou ao seu novo amigo. — (R.).

## Efeitos de uma vaca embriagada

VENEZA, 29 — Foi precisa toda a população da aldeia de Pra Maggiore, próximo de Veneza, para dominar «Marcia», uma vaca embriagada.

O vinho de um camião que se voltara encheu uma cova num campo onde se encontrava «Marcia», que logo aproveitou a oportunidade.

Meia hora depois saltou por cima da vedação do campo, investiu contra um ciclista que conseguiu fugir, e depois entrou à desfilada pelas ruas da aldeia, pondo em fuga a população.

Foi precisa uma hora para a amarrar. Um veterinário estava hoje a curá-la da bebedeira. — (R.).

## Ponte ultramoderna

MINDEN Foi estes dias entregue ao tráfego a ponte mais moderna da Europa, situada na Alemanha Ocidental, perto da cidade de Minden, transpondo um vão de 25 metros sobre o Rio Weser.

O engenheiro Prof. Doernem, de Dortmund, aplicou um processo verdadeiramente revolucionário, renunciando ao sem número de peças a soldar ou rebitar no próprio local da construção e trazendo das oficinas três elementos gigantes, soldados logo da sua colocação. O peso da ponte em aço que não tem nenhum parafuso ou rebite, é de 50 % inferior ao de uma ponte idêntica, construída segundo os processos até agora aplicados. A nova técnica de construção de pontes baseia-se no sistema de «caixões ocos» desenvolvidos segundo o exemplo das construções navais. Pode-se transpor a distância que separa as duas margens pelo interior da ponte. Peritos falam de uma construção «biológica» que se adapta harmoniosamente à paisagem.

A ponte é um elo na cadeia das estradas europeias pois passará por ela uma das estradas mestras do tráfego entre a Espanha, a França, a Bélgica e a Holanda e os estados do leste da Europa.

## RONDA DOS BAIRROS



## BENFICA

N

ÃO será Benfica um bairro típico, no sentido rigoroso do termo, mas é um bairro onde não faltam motivos que justifiquem uma demorada visita.

Bastava o «Parque Silva Porto», no «terminus» da linha dos «eléctricos», para tornar Benfica um local de muito interesse. Sob a égide do nosso grande pintor paisagista do século XIX, neste parque, verdadeiro Paraíso de árvores frondosas e lindas flores, encontra grande parte da população de Lisboa excelente ambiente para passar as tardes calmosas de Verão.

Aos amadores de evocações do passado, Benfica recorda ainda as antigas Quartas-feiras de Cinzas e Quintas-feiras de Espiga, com noitadas de estúrdia no Calça, Charquinho e Pedralvas, até ao romper da manhã, quando as saloias desciam à cidade com as grandes trouxas de roupa à cabeça.

No caminho de Benfica encontram-se o modelar «Instituto de Oncologia», o «Jardim Zoológico» (uma das grandes maravilhas de Lisboa), o «Instituto dos Pupilos do Exército» e a «Escola do Magistério Primário».

Servem este bairro os «eléctricos» da carreira n.º 1; e os autocarros das carreiras n.º 15 e 29.



## XIII Concurso das Estações Floridas

**O primeiro prémio foi atribuído à estação de Leixões**

Desta vez o Júri do Concurso das Estações Floridas sentiu-se embaraçado na distribuição dos prémios estabelecidos, pois o número das estações concorrentes foi o mais alto da série e, além disso, os funcionários da C. P. capricharam em cuidar com esmero e bom gosto os seus jardins.

Com efeito, foram 102 as estações concorrentes. O júri do XIII Concurso das Estações Floridas, organização do Secretariado Nacional de Informação, constituído pelos srs. engenheiro-agrônomo Gil Pires Martins, Jorge Helder Sá Chaves, representando a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Alberto Pereira Leite, em representação do SNI, estabeleceu as seguintes classificações:

1.º prémio, 2.500\$00, à estação de Leixões; 2.º prémio, 2.000\$00, à de S. Mamede de Infesta; 3.º prémio, 1.500\$00, à de Valado; 4.º prémio, 1.000\$00, à de Rio Tinto; 5.º prémio, 750\$00, à de Runa, e 6.º prémio, 500\$00, à de Olhão.

Menção honrosa extra-concurso e prémio de persistência excepcional de 500\$00, a cada uma, às de Afife e Caminha, atendendo à alta classificação obtida.

Diplomas de menção honrosa especial e prémios de persistência: de 700\$00, a Pinhal Novo, Lourical, Fornos de Algodres, Paçô Vieira, Ermezinde e Tammel; de 650\$00, a S. Domingos, S. Martinho do Porto, Porto Trindade e Caxias; de 500\$00, a Pero Negro, Gouveia, Gondifelos, Nine, Amarante e Cete; diplomas de menção honrosa especial a Sintra,

## ATENEU FERROVIÁRIO

**Festas comemorativas do 20.º Aniversário desta Associação Cultural do Pessoal da C. P.**

Os aniversários do Ateneu Ferroviário, prestimosa associação cultural do Pessoal da C. P., actualmente instalado no Palácio Ludovice, Rua de S. Pedro de Alcântara, 45, 1.º costumam ser sempre comorados com entusiasmo, brilhantismo e grande concorrencia de sócios e pessoas de suas famílias.

No domingo 5 do corrente, iniciaram-se estas festas com uma sessão solene, que foi precedida, na véspera, por um serão dançante.

No domingo, 12, realizou-se uma matinée dançante, e no dia 31 efectuar se-á outro serão dançante.

Excelentes orquestras têm animado estas festas.

Luso-Buçaco, Celorico da Beira, Castelo de Vide, Elvas, Caxarias, Curia, Mogofores, Espinho, Valadares, Leça do Balio, Araújo, Santo Tirso, Lordelo, Vizela, Covas, Contumil, Barroselas, Darque, Mole do Minho, Lanhelas, Cerveira, Marco, Albergaria-a-Nova, Alcântara-Mar, Carcavelos e Parede; diplomas de menção honrosa simples e prémios de persistência, de 600\$00, a Torres Vedras, Guimarães e Vila do Conde; diplomas de menção honrosa simples a Dois Portos, Vale do Peso, Lousado, Recarei, Paredes, Penafiel, Caide, Oliveira de Frades e Couto de Cucujães.

De um modo geral, as estações que não foram premiadas, apresentaram-se, na opinião do júri, com excelente aspecto, pelo que inereciam ser cumprimentados todos os funcionários das várias linhas de caminhos de ferro.

# Linhas Estrangeiras

Já foi inaugurado, passando por lá  
**ESPANHA** os comboios, o desvio de Tejares, na linha de Fuentes de Oñoro a Salamanca, que evita a velha ponte de ferro sobre o rio Tormes. O percurso foi aumentado de dois quilómetros.

A S. N. C. F. (Sociedade Nacional Caminhos de Ferro Franceses) acaba de acrescentar ao mais rápido comboio francês, o Mistral, um novo aperfeiçoamento: dois vagões com ar condicionado compreendendo cinco compartimentos de 1.ª classe, e um bar. Esses vagões estão ainda circulando a título experimental e os viajantes são solicitados no sentido de darem a sua opinião sobre os mesmos. De aço inoxidável, os assentos recobertos de pano quadriculado alaranjado, esses vagões são dotados de uma insonorização máxima, conseguida pela incorporação de uma camada de amianto pulverizado de 25 milímetros de espessura nos forros do soalho, e no tecto e encaixes das portas, lá de vidro. O condicionamento de ar é obtido por um sistema autónomo, cujo elemento principal é um dínamo de 23 kw movido pelo eixo, que faz funcionar aparelhos de refrigeração no Verão e de aquecimento no Inverno.

A climatização é obtida por uma corrente de ar de muito fraca velocidade (7 metros por minuto), circulando em canalização ligada aos compartimentos e ao bar, e impulsionada por um ventilador que envia 3.500 metros cúbicos de ar ao vagão cada hora. Em caso de parada prolongada os aparelhos podem funcionar por espaço de duas horas, graças a uma bateria de acumuladores. Três regulações são possíveis: em aquecimento, a 20, 21 e 22 graus; em refrigeração, 22, 23,5 e 25,5 graus.

— A mesma Sociedade acaba de criar um novo serviço: o «comboio-automóvel». Os passageiros podem agora pedir um automóvel sem motorista (4 CV ou Aronde) para o seu serviço. Basta lhes passar a encomenda pelo telefone e o carro ficará ao seu dispôr na estação de caminhos de ferro que indicarem. Este serviço funciona actualmente em 95 cidades.

Por outro lado, a S N C F, empenhada em ser ainda mais prestável aos homens de negócios, proporciona-lhes um «serviço completo», que lhes permite obter, de uma só vez, bilhetes, senhas para a marcação de lugares, senhas para a carruagem-restaurante ou carruagem-cama, compartimentos, etc.

— A Companhia Internacional dos Wagons-Lits inaugurou em Paris uma cozinha modelo apta a preparar 3 milhões de refeições por anc. Esta cozinha faz parte de um centro moderno de abastecimento para os serviços de alimentação nos comboios que partem de Paris (carruagens-restaurantes, carruagens Pullman, carruagens-bufete, venda ambulante, restaurantes dos Aeroportos de Orly e do Bourget). Este centro de abastecimento, a que foi dado o nome de Maison Raou Dautry destinado a substituir o da Place des Vosges e já exíguo para a concorrência dos passageiros, foi gizado em linhas extremamente modernas. Pelo armazém-distribuidor, passam anualmente 475 toneladas de peixe, 300 toneladas de pão, 900.000 pastéis, 110.000 litros de refrescos à base de leite, etc.

A Comissão dos Transportes Britânicos, terminada a fase de estudo do programa de modernização em grande escala dos caminhos de ferro da Grã-Bretanha, vai tomar em breve grandes decisões.

Numa conferência da Imprensa de Londres, o presidente da Comissão, Sir Brian Robertson, fez, entre outras, esta declaração: «A tarefa que temos à nossa frente é muito grande e os nossos objectivos são ambiciosos, mas temos confiança no nosso esforço».

No seu relatório anual de 1953, publicado recentemente, a Comissão revelou que entregará muito brevemente ao Tribunal de Transportes um plano de taxas máximas de frete.

O ano passado a Comissão teve um saldo de receita, o terceiro sucessivo, de 7,6 milhões de libras e reduziu o seu «déficit» acumulado em 4,2 milhões de libras para 27,3 milhões.

A União da África do Sul continua a interessar-se pela expansão dos caminhos de ferro, estando em vésperas de um dos seus períodos de maior actividade. Os planos em estudo prevêem o dispêndio de muitos milhões de libras. Entre os maiores empreendimentos futuros contam-se os serviços de transportes servindo os bairros para não brancos, que estão agora a ser construídos ao abrigo da Lei das Áreas do Grupo e de outras leis.

Segundo fontes autorizadas, isto representará uma despesa de, pelo menos, 13 milhões de libras. Será necessário montar via dupla em certos pontos onde a via simples já não consegue satisfazer as necessidades crescentes de trânsito de milho e de carvão. Outro projecto de vulto consistirá em montar via dupla ao longo da linha de Durban ao Rand, que é actualmente a linha mais sobrecarregada da União.

Instalações completas de Relógios Eléctricos com ou sem sinalização. Máxima precisão

Relógios-Mãe, Relógios secundários para interior e exterior, Relógios de ponto, Etc..



Representante geral: BORSARI & MEIER S. A. — Zurich, Suíça

Pedidos de orçamentos ao seu agente para Portugal Continental e Ultramarino

**FACTO LIMITADA**

RUA DA MADALENA, 46, 2.º — LISBOA

Telef. 22948 / 27338

## RELÓGIOS DE CONTROLE PARA TODOS OS FINS

### Utilizáveis em

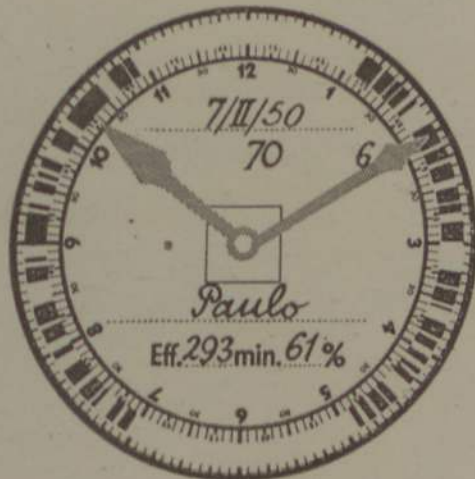
- Veículos de carga
- autocarros
- máquinas de todos os tipos
- tractores
- serviço de ronda
- locomotivas
- serviços públicos
- Etc.



### Algumas vantagens:

Maior rendimento pelo perfeito controle — análise dos processos de trabalho — segurança nos cálculos de preços de custo — exactidão nas desvalorizações de máquinas e veículos.

SEM controle Zenith: - 61 % (4 h 56 m) de trabalho útil numa jornada de 8 horas.



COM controle Zenith: - 92 % (7 h 17 m) de rendimento para o mesmo trabalho em 8 horas.

FABRIQUES DES MONTRES ZENITH — LE LOCLE (SUISSE)



# TOSSE?



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: — GRANDE DIPLOMA DE HONRA: LISBOA, 1888 — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887-1934; Liège, 1907; Rio de Janeiro, 1908  
—— MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904 ——

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONES: } (P. B. X.) 20158  
                  } direcção 27520



## CONSELHO DIRECTIVO:

RAÚL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia; RAÚL DA COSTA COUVREUR, Presidente Aposentado do Conselho Superior de Obras Públicas e Membro Honorário da Associação Internacional de Caminhos de Ferro; MANUEL J. PINTO OSÓRIO, Engenheiro e Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO, Administrador Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela; ANTONIO DA SILVEIRA BUAL, Engenheiro e Director da Sociedade Estoril

## DIRECTOR-GERENTE E EDITOR:

CARLOS D'ORNELLAS, Jornalista e Director da revista de Turismo «Viagem»

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT, Escritor e ÁLVARO PORTELA

## REDACÇÃO:

J. M. GUERRA MAIO, Jornalista; ARMANDO FERREIRA, Engenheiro; VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA, Professor; DR. BUSQUETS DE AGUILAR, Advogado e Professor

## COLABORADORES:

CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; Doutor JOÃO FARIA LAPA, Professor Universitário; JÚLIO BOTELHO MONIZ, General; ALEXANDRE DE MORAIS, Brigadeiro; AQUILINO RIBEIRO, Escritor; D. GABRIEL URIGUEN, Engenheiro e Funcionário Superior da «RENFE»; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e Funcionário Superior da C. P.; HUMBERTO CRUZ, Major-Aviador; MARIO COSTA, Major de Engenharia; ADALBERTO FERREIRA PINTO, Engenheiro Civil e Capitão de Engenharia; ANTÓNIO MONTÊS, Chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P.; DR. MANUEL MÚRIAS, Director do «Diário da Manhã»; JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS e ORLANDO GALRINHO PERNES

66.º ANO

1954

# Índice dos Artigos e Secções do 66.º Ano

1 9 5 4

|                                                                                                                                         | Pág. |                                                                                                                                                                    | Pág. |                                                                                                                                                          | Pág. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Alberto Toste . . . . .                                                                                                                 | 333  | Carlos (Os) . . . . .                                                                                                                                              | 317  | Congresso dos Caminhos de Ferro (Associação Internacional do) . . . . .                                                                                  | 53   |
| Almeida Garrett e os Caminhos de Ferro, por <i>Manuel Busquets de Aguilar</i> . . . . .                                                 | 337  | Carlos d'Ornellas . . . . .                                                                                                                                        | 148  | Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, 78, 93 e . . . . .                                                                                        | 161  |
| An Historical Locomotive . . . . .                                                                                                      | 104  | Carta aberta — a todos os Eng. <sup>os</sup> e e Técnicos de Caminhos de Ferro da Metrópole e do Ultramar . . . . .                                                | 481  | Delegados Portugueses . . . . .                                                                                                                          | 103  |
| Assembleia Geral da C. P. . . . .                                                                                                       | 148  | Cinquenta anos (Há), 369, 438, 452, 472, 482, 28, 58, 78, 93, 130, 156, 173, 182, 205, 219, 246, 268, 280, 302, 315 e . . . . .                                    | 339  | Congresso de Caminhos de Ferro em Londres, (O próximo) . . . . .                                                                                         | 482  |
| Assembleia Geral (Na) da C. P. . . . .                                                                                                  | 75   | Coeficientes de elasticidade do transporte de passageiros em caminho de ferro, por <i>José Gonçalves Viegas Dias</i> . . . . .                                     | 241  | Cooperação anglo-lusa nas guerras da Europa, pelo General <i>Raúl Esteves</i> . . . . .                                                                  | 121  |
| Anistoricismo (O) ou um absurdo na fila do tempo, por <i>Vidal de Caldas Nogueira</i> . . . . .                                         | 40   | Combatentes Belgas (Os Antigos) visitam o nosso País . . . . .                                                                                                     | 60   | Consolidação de Aterros e Túneis (Alguns trabalhos de) Quatro memórias da C. P. apresentadas na Ordem dos Engenheiros . . . . .                          | 85   |
| Associação (A) do Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro . . . . .                                                                | 275  | Comboios (Os primeiros) na História da Humanidade, por <i>Carlos de Brito Leal</i> , 459, 9, e . . . . .                                                           | 69   | Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>Carlos d'Ornellas</i> , 393, 447, 43, 171, 213, 277, 327 e . . . . .                                             | 359  |
| Ataque (O) ao Estado Português da Índia constitui uma afronta à soberania nacional . . . . .                                            | 209  | Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres. O que nos diz o Relatório da Gerência de 1953 . . . . .                                       | 257  | Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>Jorge Ramos</i> , 411, 434, 467, 42, 57, 89, 135, 154, 169, 232, 265, 279, 298, 314, 331, 344 e . . . . .   | 361  |
| Ateneu Ferroviário . . . . .                                                                                                            | 365  | Comunicações estratégicas (As) na Península Ibérica, pelo General <i>Raúl Esteves</i> . . . . .                                                                    | 365  | Descarrilamento (O) do «Rápido do Algarve. Uma nota oficiosa do Ministério das Comunicações sobre as conclusões do inquérito oficial realizado . . . . . | 305  |
| Atilio Cappa (Eng. <sup>o</sup> ) 164 e . . . . .                                                                                       | 219  | Concurso das Estações Floridas (XIII) . . . . .                                                                                                                    | 365  | Devem saber (O que todos) 62, 411, 452, 168, 269, 343 e . . . . .                                                                                        | 357  |
| Barómetro (O) Atmosférico . . . . .                                                                                                     | 95   | Concurso de ideias para o vagão (Standard) do futuro . . . . .                                                                                                     | 75   | Economia e a Técnica (A) nos transportes — Notas à margem de um artigo, por <i>J. Faria Lapa</i> . . . . .                                               | 113  |
| Boas Festas, 410 e . . . . .                                                                                                            | 439  | Conferência (A) d'El-Rei D. Luís I, de Portugal, com D. Afonso XII, de Espanha, na Estação do Caminho de Ferro de Lisboa em 1879, por <i>Eurico Gama</i> . . . . . | 193  | Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i> , 230, 412, 446, 313 e . . . . .                                                                                    | 32   |
| Brindes e Calendários . . . . .                                                                                                         | 285  | Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal (III), 323 e . . . . .                                                                                          | 341  | Electrificação dos Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .                                                                                               | 451  |
| Caminhos de Ferro de Angola (Os) e o seu papel económico e social . . . . .                                                             | 225  | Conferencistas (Dois) Portugueses no Colégio da Defesa da Nato . . . . .                                                                                           | 339  | Espectáculos, 412, 437, 453, 75, 186, 253, 266, 283, 315 e . . . . .                                                                                     | 363  |
| Caminhos de Ferro Ingleses (Breve resenha) Alguns factos e números, pelo <i>Dr. Carlos Estorninho</i> . . . . .                         | 210  | Congresso (O) dos Caminhos de Ferro em Londres . . . . .                                                                                                           | 105  | Estação Rodoviária Internacional de Vilar Formoso . . . . .                                                                                              | 285  |
| Caminho de ferro de leste . . . . .                                                                                                     | 297  | Congresso (O) Internacional dos Caminhos de Ferro em Londres, por <i>Carlos de Brito Leal</i> , 109 e . . . . .                                                    | 145  | Existência (A) flutua entre o indivíduo e a espécie, por <i>Vidal de Caldas Nogueira</i> . . . . .                                                       | 165  |
| Carris de Ferro de Lisboa (Companhia) Inauguração do sistema privativo de comunicações radiotelefónicas . . . . .                       | 153  |                                                                                                                                                                    |      | Feira de Paris . . . . .                                                                                                                                 | 58   |
| Caminhos (Os) de Ferro de Moçambique em 1952 . . . . .                                                                                  | 286  |                                                                                                                                                                    |      |                                                                                                                                                          |      |
| Caminhos de Ferro nos cimos de Mogadouro e em Riba-Côa, por <i>Guerra Maio</i> . . . . .                                                | 413  |                                                                                                                                                                    |      |                                                                                                                                                          |      |
| Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos) O que nos diz o Relatório do Conselho de Administração sobre o exercício de 1953. . . . . | 151  |                                                                                                                                                                    |      |                                                                                                                                                          |      |
| Caminhos de Ferro Ultramarinos, 437, 452, 482, 173, 309, 348 e . . . . .                                                                | 363  |                                                                                                                                                                    |      |                                                                                                                                                          |      |

|                                         | Pág. |                                             | Pág. |                                                  | Pág. |
|-----------------------------------------|------|---------------------------------------------|------|--------------------------------------------------|------|
| Festa Brava (Tertúlia) . . . . .        | 452  | Marius Berthet. . . . .                     | 299  | Recordações de Viagem — Por Pa-                  |      |
| Figura (Uma) Ferroviária, Enge-         |      | Material para a C. P.. . . . .              | 411  | ris e Deauville, por <i>Busquets de</i>          |      |
| nheiro Alberto Carlos de Lima e         |      | Material (Novo) para a C. P. . . .          | 30   | <i>Aguilar</i> , 417 e . . . . .                 | 215  |
| Sousa Rego . . . . .                    | 443  | Material (Novo) para a C. P. . . .          | 62   | Recortes sem comentários, 416, 440,              |      |
| Gabriel Urigüen . . . . .               | 477  | Material Eléctrico para os Cami-            |      | 455, 470, 486, 24, 61, 79, 94, 140,              |      |
| Gargantas (As) do Tua e do Aar .        | 418  | nhos de Ferro Brasileiros. . . .            | 139  | 170, 189, 218, 234, 254, 268, 284,               |      |
| «Gazeta dos Caminhos de Ferro»          |      | Melhorias Ferroviárias — As camas           |      | 301, 315, 350 e . . . . .                        | 364  |
| Novos colaboradores . . . . .           | 367  | baixam de preço em França—em                |      | Regulamento para a Exploração e                  |      |
| O Nosso número especial 152 e .         | 453  | 1956, duas classes apenas, pri-             |      | Polícia dos Caminhos de Ferro,                   |      |
| História da, pelo <i>Dr. Manuel</i>     |      | meira e segunda — Caminhos de               |      | 247, 262 e . . . . .                             | 281  |
| <i>Busquets de Aguilar</i> . . . . .    | 19   | ferro brasileiros, por <i>Guerra</i>        |      | Restaurantes Ferroviários e Pratos               |      |
| Grandes figuras (As) nos Caminhos       |      | <i>Maio</i> . . . . .                       | 183  | Regionais, por <i>Guerra Maio</i> . . .          | 463  |
| de Ferro em Portugal, por <i>Carlos</i> |      | 1954 . . . . .                              | 363  | Réunion Plénière à Londres de                    |      |
| <i>de Brito Leal</i> . . . . .          | 197  | Miscelânea Ferroviária, por <i>Abel</i>     |      | l'Association Internationale du                  |      |
| Imprensa, 418, 451, 469, 482, 30, 75,   |      | <i>Tirol</i> . . . . .                      | 356  | Congrés des Chemins de Fer, por                  |      |
| 95, 157, 168, 182, 221, 233, 285, 317   |      | Ministério das Obras Públicas (O)           |      | <i>Raúl da Costa Couvreur</i> . . .              | 101  |
| e. . . . .                              | 340  | na época 1928-1953, por <i>Raúl da</i>      |      | Romagens de Antigos Combatentes                  | 435  |
| Imprensa (Profissionais da). . . .      | 418  | <i>Costa Couvreur</i> . . . . .             | 369  | Sanatórios dos Caminhos de Ferro                 |      |
| » (Casa da) . . . . .                   | 27   | Montepio Ferroviário. . . . .               | 78   | do Estado. . . . .                               | 283  |
| Imprensa (A) e o Progresso — Os         |      | Mortos (Os nossos):                         |      | Sanatórios Ferroviários . . . .                  | 435  |
| Caminhos de ferro na Inglaterra         |      | Dr. Abel Augusto Dias Urbano. .             | 439  | Sapadores de Caminhos de Ferro                   |      |
| e em Portugal, por <i>G. de Ayala</i>   |      | Banqueiro José Lopes . . . . .              | 182  | (Antigo Batalhão de) 74, 141 e .                 | 150  |
| <i>Monteiro</i> . . . . .               | 449  | José Domingos dos Santos . . .              | 349  | «Sud-Express» (O) Traço de união                 |      |
| Imprensa Periódica (Federação In-       |      | Novo ano de existência (No limiar           |      | entre o centro da Europa e a                     |      |
| ternacional da) . . . . .               | 46   | de) . . . . .                               | 7    | América do Sul, por <i>Guerra Maio</i>           | 325  |
| Imprensa — XI Congresso Interna-        |      | Novas linhas (As) de Madrid à Ga-           |      | «Sud-Express» (O) e o «Lusitânia-                |      |
| cional . . . . .                        | 83   | liza e à França, por <i>Carlos de</i>       |      | -Expresso» ao serviço do Tráfico                 |      |
| Imprensa Técnica — Revista dos          |      | <i>Brito Leal</i> . . . . .                 | 295  | Transatlântico, por <i>Guerra Maio</i>           | 228  |
| Transportes Aéreos . . . . .            | 334  | Novos Rumos (Em busca de), por              |      | Sugestão para uma Revista de Pe-                 |      |
| Inauguração da nova carreira            |      | <i>Vidal de Caldas Nogueira</i> . . .       | 465  | dagogia, Psicologia e Higiene,                   |      |
| «Swissair» Zurique - Lisboa - São       |      | Ovar (A Vila de) . . . . .                  | 134  | por <i>Vidal de Caldas Nogueira</i> . .          | 90   |
| Paulo . . . . .                         | 158  | Panorama, por <i>Rebello de Betten-</i>     |      | Supressão de mais uma passagem                   |      |
| Inquérito (Um) da B. I. T. . . . .      | 477  | <i>court</i> , 409, 432, 445, 462, 478, 56, |      | de nível . . . . .                               | 285  |
| Instrução Profissional — Foram pre-     |      | 84, 149, 167, 245, 261, 294, 310, 329,      |      | Tertúlia «Festa Brava» . . . .                   | 219  |
| miados vários funcionários da           |      | 344 e . . . . .                             | 355  | Tracção Diesel eléctrica sobre os                |      |
| C. P. com diplomas de mérito e          |      | Parte Oficial, 454, 471, 486, 29, 62,       |      | carris pioneiros da locomoção a                  |      |
| prémio por vários trabalhos apre-       |      | 92, 132, 155, 185, 220, 252, 280, 300,      |      | vapor . . . . .                                  | 399  |
| sentados . . . . .                      | 231  | 315, 332 e . . . . .                        | 363  | Tracção Eléctrica em França (De-                 |      |
| Jardim e Museu Agrícola do Ultra-       |      | Passagens de nível — Experiência            |      | senvolvimento da) . . . . .                      | 238  |
| mar, 158 e . . . . .                    | 309  | de sinalização luminosa e coman-            |      | Trânsito Portugal-França . . . .                 | 158  |
| Jardim Zoológico, 157, 168 e . . .      | 333  | do automático de cancelas . . .             | 259  | Trânsito de veículos pesados entre               |      |
| João Faria Lapa (Professor Doutor)      | 164  | Passagens de nível (O problema das)         | 475  | Vila Real de Santo António e                     |      |
| Jorge de Figueiredo . . . . .           | 299  | Pinto Teixeira . . . . .                    | 451  | Aiamonte . . . . .                               | 219  |
| Ligações rodoviárias e ferroviárias     |      | Planificação, trágico neologismo do         |      | Transportes (Os) e a Indústria Na-               |      |
| entre Lisboa e o sul do Tejo. . .       | 168  | nosso tempo..., por <i>Vidal de Cal-</i>    |      | cional . . . . .                                 | 273  |
| Linha (A) de Sintra. Com a sua          |      | <i>das Nogueira</i> . . . . .               | 483  | Transportes Internacionais (Pano-                |      |
| electrificação, que estará con-         |      | Plano Rodoviário (Foi aprovado, na          |      | rama dos) 397, 433, 468, 73, 311 e               | 346  |
| cluída em fins de 1956, todo o          |      | Assembleia Nacional, o) . . . .             | 51   | Transportes Terrestres (A C. P. e os)            | 321  |
| material circulante será inteira-       |      | Plano Rodoviário (Novo). . . . .            | 479  | Três estádios ou três estilos na vida            |      |
| mente novo . . . . .                    | 353  | Ponte sobre o Douro na Barca de             |      | do homem, por <i>Vidal de Caldas</i>             |      |
| Linha Lancaster-Morecambe-              |      | Alva . . . . .                              | 316  | <i>Nogueira</i> . . . . .                        | 76   |
| Heysham (A) dos Caminhos de             |      | Pontes (As) sobre caminhos de               |      | Turista inglês (Um) do século pas-               |      |
| Ferro Britânicos . . . . .              | 136  | ferro ficam integradas na rede              |      | sado. O conde de Carnaroon,                      |      |
| Linhas portuguesas . . . . .            | 334  | das estradas municipais . . . .             | 266  | por <i>Fernando Campos</i> . . . .               | 127  |
| Linhas Estrangeiras, 438, 469, 482,     |      | Porto de Lisboa (O) e a marinha             |      | União Internacional dos Caminhos                 |      |
| 30, 59, 93, 233, 267 e . . . . .        | 366  | mercante nacional . . . . .                 | 67   | de Ferro . . . . .                               | 358  |
| Lisboa e o seu Porto no Século XVII     | 63   | Praças (As) de Paris. . . . .               | 201  | Velocidade na França («Record»                   |      |
| Locomotiva eléctrica, (Nova) tipo       |      | Problemas (Os) criados pelas águas          |      | mundial de) 243 quilómetros por                  |      |
| «Bo-Bo» dos Caminhos de Ferro           |      | calcáreas resolvidos pelo «bom-             |      | hora . . . . .                                   | 88   |
| Alemães, serie E 10,003 a 003, por      |      | bardeamento electrónico . . .               | 260  | Viagens e Transportes, 452 e . .                 | 93   |
| <i>Hans W. Leowentraut, Kassel</i> . .  | 12   | Problemas (Os) tarifários dos ca-           |      | Vida Ferroviária, 410, 451, 469, 485, e          | 268  |
| Locomotiva Histórica. . . . .           | 104  | minhos de ferro europeus. . . .             | 436  | Vida Portuguesa (A) há sessenta                  |      |
| London at Sunrise, por <i>William</i>   |      | Problemas da Via Férrea — Consi-            |      | anos — Reportagem de <i>Rebello</i>              |      |
| <i>Wordsworth</i> . . . . .             | 112  | derações sobre as juntas de carris,         |      | <i>Bettencourt</i> . . . . .                     | 35   |
| Londres ao nascer do Sol, pelo          |      | por <i>Orlando Galrinho Pernes</i> .        | 427  | Vigésimo aniversário do «raid»                   |      |
| <i>Dr. João H. Anglin</i> . . . . .     | 112  | Publicações recebidas, 439, 472, 485,       |      | aéreo Lisboa-Timor-Macau, Índia-Lisboa . . . . . | 333  |
| Louvável (Uma) iniciativa da Com-       |      | 74, 95, 133, 187, 203, 221, 234, 259,       |      | Visita (A) do Chefe do Estado a                  |      |
| panhia Carris . . . . .                 | 330  | 349, e . . . . .                            | 363  | Angola e os Caminhos de Ferro. .                 | 177  |
| Marino Franco d'Ornellas . . . .        | 182  |                                             |      |                                                  |      |