

13.º do 68.º Ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1955

Número 1626

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

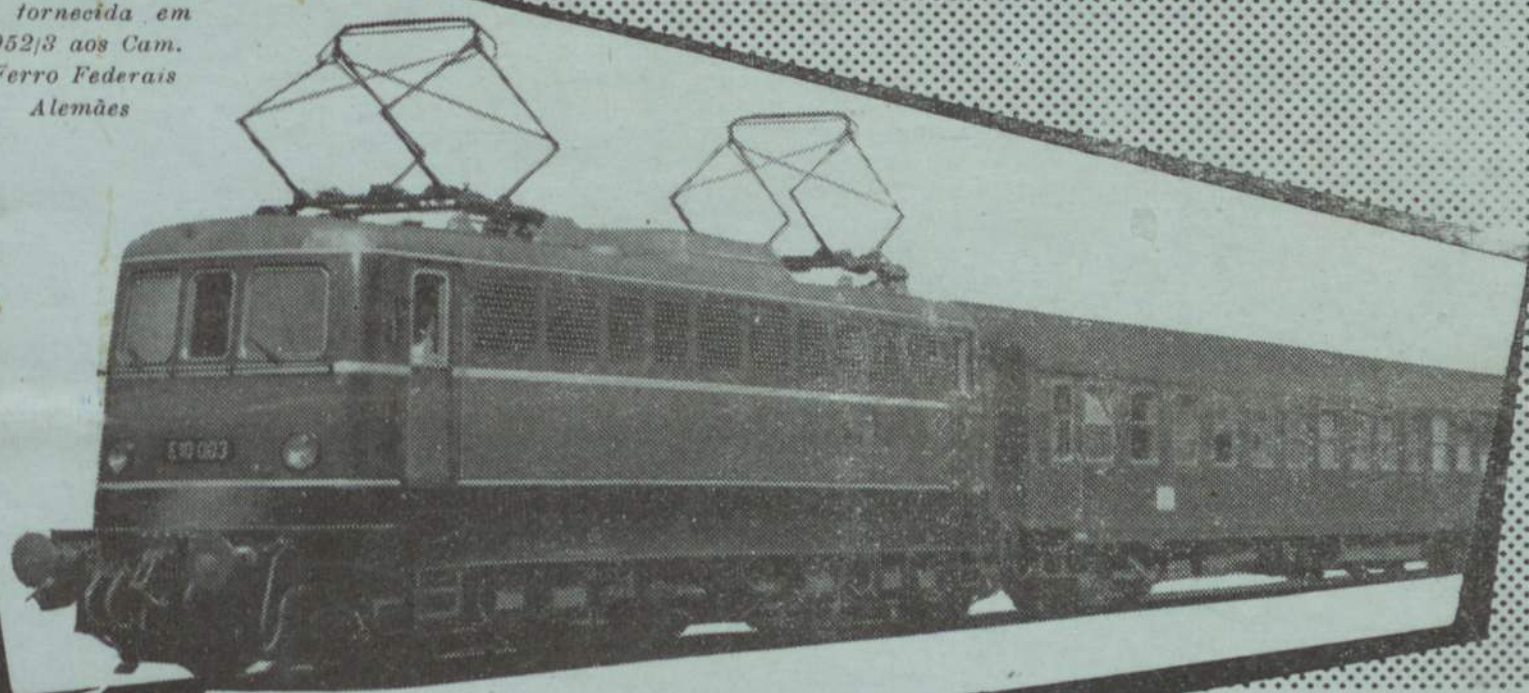
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158 — LISBOA

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

HENSCHEL

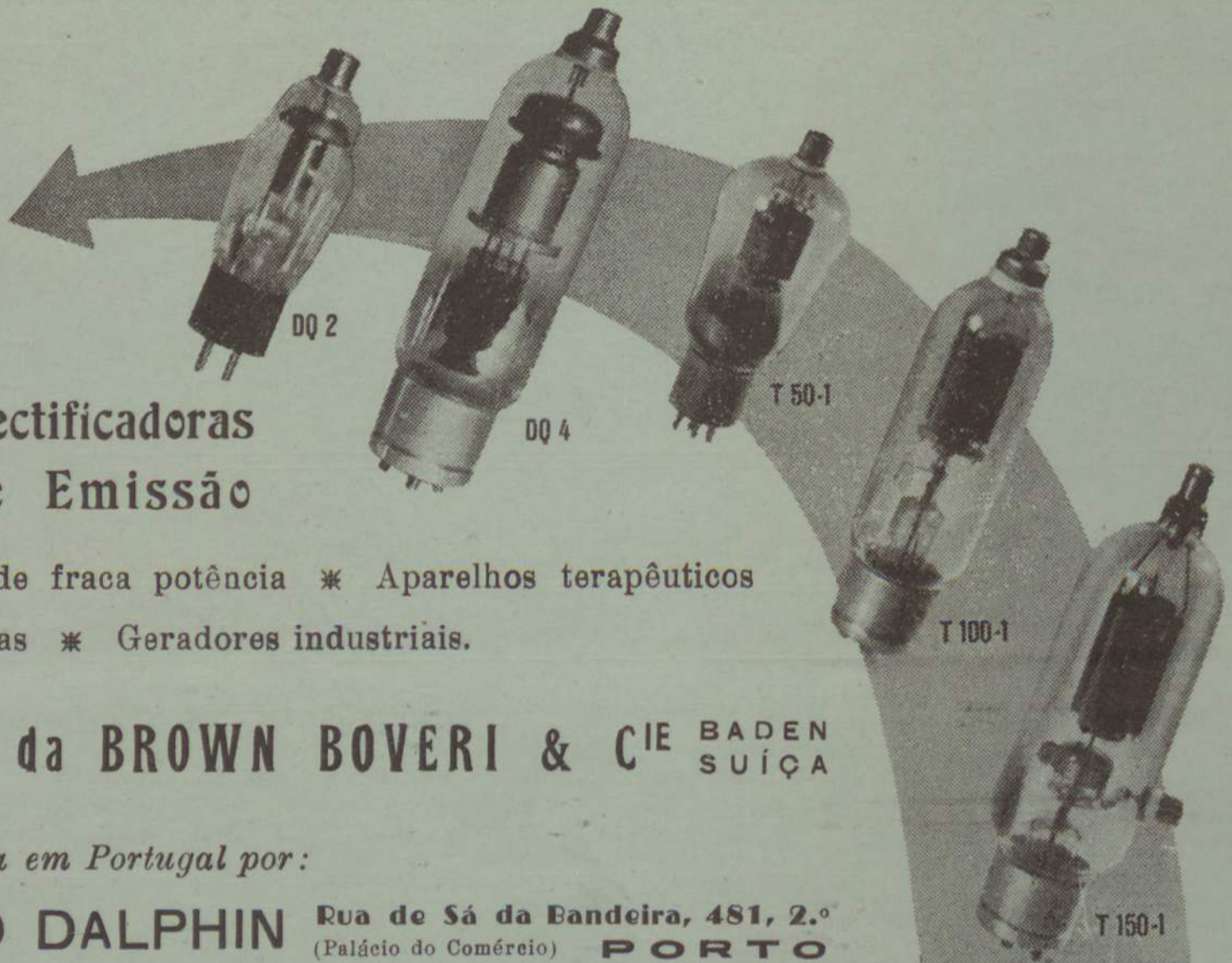


Programa de fabricação de locomotivas:

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



Válvulas Rectificadoras Triodos de Emissão

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

Construção da **BROWN BOVERI & C^{IE}** BADEN
SUIÇA

Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

*Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos
emissores de rádiodifusão*



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.º
Telef. P B X 2 1381 82

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÊA
TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1908; 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

1626

16 — SETEMBRO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano);

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$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
Major ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M Á R I O

Os ramais particulares da rede ferroviária portuguesa, pelo <i>Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE</i>	325
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	329
Publicações recebidas	330
Combatentes da Grande Guerra	331
XII Congresso da Federação Internacional da Imprensa Periódica	332
Recortes sem Comentários	333
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	334
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	335
Pessoal dos C. T. T.: Homenagem ao Chefe de Serviço Mário Sande Freire	337
Há 50 anos	337
Os nossos colaboradores	337



Os ramais particulares da rede ferroviária portuguesa

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

1) O que são ramais particulares de uma rede ferroviária

NUM sentido corrente, consideram-se *ramais particulares de uma rede ferroviária* ou *ramais particulares ferroviários* todos aqueles ramais de vias férreas que estabelecem comunicação directa entre uma linha ou ramal da rede ferroviária de um país e as instalações ou estabelecimentos das empresas utentes do caminho de ferro, sejam elas industriais, comerciais ou agrícolas.

É este, de facto, o conceito que comumente mais corresponde à realidade, o que quer dizer que, em regra, tais ramais servem empresas ou entidades particulares, isto é, privadas, e portanto, com propriedade lhes corresponde o qualificativo de *particulares*. A designação ganhou raízes e hoje é correntemente empregada, mesmo naqueles casos em que as instalações, estabelecimentos ou locais servidos não são de particulares, mas sim de entidades públicas, conquanto que o uso de tais ramais seja privativo dessas entidades e daqueles que por elas se encontrem autorizados ou cujos tráfegos preenchem a finalidade para que foram criados em especial os ramais—como é o caso, por exemplo, dos ramais portuários.

É este conceito, mais amplo, que a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) recomenda para fins estatísticos a todos os Caminhos de ferro associados, conforme se pode ver nas notas explicativas da «Statistique Internationale des Chemins de Fer», a propósito da definição de

ramal particular (*embranchement particulier*):

«Est à compter comme embranchement particulier, toute voie ou tout ensemble de voies se raccordant en un point à une voie de l'Administration et permettant la desserte par fer sans transbordement d'un établissement ou d'un ensemble d'établissements (industriels, commerciaux, portuaires, ferroviaires, etc.) n'appartenant pas à l'Administration, le point de raccordement est en principe matérialisé par une barrière, un taquet d'arrêt, une aiguille d'évitement, etc.».

Com a extensão admitida, os ramais particulares ferroviários serão pois todos aqueles ramais de vias férreas que, implantados na rede ferroviária do país e destinados ao uso restrito de alguns utentes dessa mesma rede, têm como finalidade principal a comodidade na expedição e na recepção dos vagões, os quais, assim, vão junto das próprias instalações ou estabelecimentos de onde procedem as mercadorias ou aonde estas se destinam.

Quer dizer: enquanto que a rede ferroviária é para uso de *todos*, nos termos da respectiva «concessão», os ramais particulares—que estão fora da «concessão»—são para uso de alguns, nos termos dos respectivos contratos ou acordos celebrados com as empresas ferroviárias.

Compreende-se assim que tais ramais contrariamente ao que sucede com a rede ferroviária do país, não façam parte do domínio público, pois a eles é sem dúvida aplicável o que estipula o Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos

de Ferro (diploma anexo ao Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954) no seu Artigo 1.º, n.º 2:

«Não são, porém, do domínio público os caminhos de ferro de interesse restrito ou particular, designadamente os destinados ao serviço exclusivo de determinadas povoações (viação urbana) ou ao serviço de minas ou estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais (viação privada)».

2) Vantagens dos ramais particulares

São óbvias as vantagens que resultam para os proprietários dos ramais particulares.

As expedições e as chegadas dos vagões são feitas junto às próprias instalações e não nas estações que as servem, estações estas que nalguns casos se encontram afastadas dezenas de quilómetros, e daí resulta:

1) *Comodidade*, pois com os vagões junto às próprias instalações se poupam esforços e tarefas, de outra forma inevitáveis; se graduam melhor, consoante as conveniências e as possibilidades, as cargas e as descargas dos vagões e certas operações fabris (mormente de embalagem, de enchimento e de acondicionamento); se evitam variados manuseamentos com as mercadorias, com evidente benefício da qualidade destas; e se fiscalizam em melhores condições os processos de carregamento e descarregamento, com maior garantia da inviolabilidade das mercadorias e do bom estado das mesmas, sem quebras, danos ou avarias.

2) *Economia*, não só com o ganho de tempo que resulta, como também:

— com a eliminação de transportes complementares por camionagem, que seriam inevitáveis entre as instalações e a estação mais próxima, na hipótese de inexistência do ramal;

— com a eliminação de certas despesas de manutenção que, em geral, seriam a dobrar com o conjunto caminho de ferro + camionagem complementar;

— com o melhor rendimento do pessoal das cargas e descargas, o qual não precisa

de constituir uma equipa permanente ou adventícia actuando fora das instalações, sujeita, por conseguinte, às insuperáveis intermitências de trabalho ⁽¹⁾

3) *Melhor aproveitamento de capitais*, muitas vezes, na ausência de ramais particulares, as empresas seriam forçadas a investimentos em material rodoviário (por exemplo, para não estarem na dependência da camionagem, ou para se furtarem a encargos elevados que o recurso à camionagem implicaria, sobretudo quando o afastamento das sedes de exploração dos veículos de aluguer implicasse apreciáveis percursos em vazio). Nesses casos, os juros dos investimentos e os encargos para reintegração do material rodoviário deveriam possivelmente superar os derivados dos investimentos e rendas que, por sua vez, resultariam do assentamento e manutenção dos ramais. Por outro lado, para eficiente funcionamento do sistema, o investimento em material rodoviário seria por vezes muito superior ao que um ramal exigiria, e então os capitais desviar-se-iam de outras aplicações mais consentâneas com a actividade empresarial. Os ramais particulares, embora requerendo um certo investimento, evitam nesses casos investimentos mais volumosos e inadequados, e o mesmo é dizer que possibilitam um melhor aproveitamento dos capitais.

Mas importa por sua vez frisar que o Caminho de Ferro também tem interesse na difusão dos ramais particulares, pois estes, além de conferirem maiores probabilidades de fixidez (ou, como dizem os franceses, *de fidélité*) à sua clientela evitam-lhe despesas de alargamento das estações, já que as operações inerentes às evoluções e manobras, às cargas, descargas, etc., passam a ser feitas integralmente ou quase nos ramais ou junto destes. Entre nós, não faltam exemplos de estações em

(1) É de admitir mesmo que, em certos casos, o pessoal permanente de outras ocupações de uma dada empresa, que dispõe de ramal, possa dar conta, só para si, das aludidas cargas e descargas, sobretudo se as instalações-testa do ramal estão suficientemente dotadas de aparelhagem que faculte a «mecanização» de tais operações.

que se suscitarium problemas delicados se amanhã, na ausência ou impedimento de certos ramais delas dependentes, o serviço fosse totalmente transferido para elas.

Um caso saliente, por exemplo, seria o da estação do Barreiro. Desta estação dependem quatro ramais particulares (três ligados a estabelecimentos fabris e um a depósito de carburantes). Ora, a tonelagem proveniente destes quatro ramais anda por 332 000 t (correspondentes a 24 560 vagões expedidos), ou seja 93% da tonelagem total considerada estatisticamente como expedida na estação do Barreiro!

3) A difusão do sistema de ramais particulares entre nós e em alguns países europeus

O primeiro contrato formal que deve ter-se celebrado para a construção e exploração de um ramal particular ligado à rede ferroviária ⁽¹⁾ tem a data de 8 de Novembro de 1895 — há 60 anos! —, contrato que tem o n.º 375 da colecção da C. P. e se refere ao ramal, já desaparecido, da antiga fábrica do gás do Bom Sucesso, das Companhias Reunidas do Gás e Electricidade (ligava-se portanto à linha do Cais do Sodré a Cascais).

Depois disso, decorreram mais de 6 anos sem que se celebrassem novos contratos

(1) Vem a propósito o esclarecimento de que entre nós tem vigorado, pode dizer-se desde sempre, o regime contratual, do livre entendimento de ambas as partes — caminho de ferro e entidade a quem interessa a utilização do ramal. Noutros países, como a França, foi mesmo assegurado por lei a certas empresas o direito de estabelecimento de ramais particulares, estando o caminho de ferro sujeito a essa obrigação, de que não se podia eximir. Como diz Colson (*Transports et Tarifs*), uma lei de 1880 conferiu essa prerrogativa aos concessionários de minas, estendida logo às fábricas pelo Caderno de Encargos do Caminho de Ferro. E mais tarde, acrescenta René Bourgeois (*L'exploitation Commerciale des Chemins de fer français*), a imposição ao Caminho de Ferro foi estendida a outras categorias de estabelecimentos — entrepostos, armazéns gerais, portos marítimos, etc.. Em França verifica-se assim que, do ponto de vista jurídico, o Caminho de ferro se encontra em presença de duas categorias de ramais particulares: os *obligatórios*, que tem de aceitar e os *facultativos* que aceita ou não consoante a sua vontade. Na prática, todavia, a diferenciação é nula.

de ramais particulares. Só em 1902, e a seguir à revisão do próprio contrato n.º 375, o sistema parece ter logrado finalmente interesse por parte de várias empresas industriais e celebram-se assim, de seguida, naquele ano e em princípios de 1903, nada menos de 18 contratos, alguns dos quais, é curioso dizê-lo, ainda estão em vigor, embora com variadas alterações, como é óbvio. É o caso dos contratos n.º 464 (relativo ao ramal «Sacavém-Fábrica», de que é hoje concessionária a empresa Fábrica de Louça de Sacavém, Lda.) e n.º 470 (relativo ao ramal «Gaia-Devezas», de que é hoje concessionária a «Companhia Cerâmica das Devezas»).

É de notar, contudo, que, embora vários destes contratos tenham sido anulados ou substituídos, os respectivos ramais continuam a subsistir e alguns deles ainda se mantêm actualmente, como sejam os ramais «Ovar-Depósito» (de que são concessionários actualmente Almeidas & C.^a) e «Póvoa-Soda» (de que é concessionária actualmente a «Sociedade Soda-Póvoa»).

Com o decorrer dos tempos continua o sistema de ramais particulares a granjear o interesse de novas entidades.

Tanto no período da guerra de 1914-18, como no que imediatamente se lhe seguiu, intensifica-se o crescimento do número de ramais em exploração. No final de 1916, só em ligação à designada «Antiga Rede» da C. P., havia 45; no final de 1920, havia 53; no final de 1925, havia 70.

Ao tempo, a rede da C. P. não incluía as linhas do Estado, que só transitaram em 1927. Com tal transferência passam a estar ligados à rede explorada pela C. P. todos os ramais particulares ligados a essas linhas do Estado — cerca de 30 — pelo que a totalidade dos mesmos ascende a mais de uma centena.

No final de 1931 o número de ramais particulares ascende a 132.

A evolução do número de ramais particulares ligados à rede da C. P., no último decénio, pode reconstituir-se no Quadro I, que a seguir apresentamos.

QUADRO I

Evolução do número de ramais particulares ligados à rede da C. P. no último decénio (1)

Anos	Número de ramais particulares
1946	174 (2)
1947	216 (3)
1948	217
1949	220
1950	229
1951	227
1952	228
1953	230
1954	230
1955	233 (4)

(1) Os números indicados foram reconstituídos por dedução do número de cais particulares ao conjunto ramais + cais particulares a que se referem as únicas estatísticas disponíveis.
(2) Consideradas só as redes do Minho e Douro, Antiga Rede e Sul e Sueste.
(3) Consideradas já as linhas incorporadas em 1947.
(4) Número apurado em Julho de 1955.

Segundo o Quadro, verificamos que o número de ramais particulares ligados à rede da C. P. cifra-se actualmente em 233. Se a este número juntarmos mais 2 ligados à linha da Sociedade «Estoril» (S. E.)—temos o total de 235 ramais particulares existentes no País.

Neste número incluem-se 9 ramais portuários, sob a superintendência das várias Administrações de Portos, inclusão que corresponde ao critério da U. I. C. no estabelecimento das suas estatísticas.

A estes 235 ramais corresponde a extensão de mais de 150 Kms., assim distribuída:

Ramais explorados mediante contratos formais com a C. P.		
— via larga	58,8 Kms.	
— via estreita	2,5 »	61,3 Kms.
Ramais explorados mediante simples acordos com a C. P. a título provisório (Ramal de Rio Maior)		
	30,4 »	
Ramais portuários	64,5 »	
Ramais ligados à linha da S. E.	0,1 »	
	156,3 »	

A extensão dos chamados «ramais portuários» representa, pois, quase 42% do total.

O número de 235 ramais particulares é sem dúvida apreciável e deve ser olhado

como um valioso índice da importância que continua a atribuir-se ao caminho de ferro num vasto sector de actividades económicas nacionais.

Este conceito não é uma exclusividade nacional, bem ao contrário, como se pode verificar no Quadro II, em que apresentamos o número e a densidade de ramais particulares ligados a algumas redes europeias (da quase totalidade dos países do Ocidente da Europa).

QUADRO II

Número e densidade de ramais particulares ligados a algumas redes europeias

Redes	Número de ramais	Densidade de ramais (número de ramais por 100 Kms. de linhas da respectiva rede ferroviária)
C. F. Alemães (Ocidente)	6835	22
C. F. Austríacos	1085	18
C. F. Belgas	2670	53
C. F. Britânicos	11000	13
C. F. Dinamarqueses	525	20
C. F. Espanhóis	836	6
C. F. Franceses	7431	18
C. F. Húngaros	800	7
C. F. Italianos	1774	11
C. F. Luxemburgueses	75	15
C. F. Noruegueses	368	8
C. F. Holandeses	650	20
C. F. Portugueses (C. P.)	255 (1)	7 (1)
C. F. Sarrenses	220	44
C. F. Suecos	600	3
C. F. Suíços	1061	35

(1) Considerados também os cais particulares.

FONTE: *Statistique Internationale des Chemins de Fer*, 1953, publicação da U. I. C., excepto quanto aos C. F. Britânicos, Húngaros e Suecos, para os quais se recorreu a um inquérito especial efectuado em 1951 pelo mesmo organismo.

Apesar de nesses países a utilização de outros meios concorrentes se fazer, porventura, em escala mais elevada do que entre nós, ao caminho de ferro atribuem decerto as actividades económicas desses países uma importância considerável se atentarmos no elevadíssimo número de ramais particulares ali existentes.

Simultaneamente, na coluna em que apresentamos a densidade de ramais, os

(Conclui no próximo número)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Doutor José Alberto dos Reis

Com a avançada idade de 79 anos, faleceu na sua Quinta das Eiras, em Celorico da Beira, o sr. Professor José Alberto dos Reis, catedrático jubilado da Universidade de Coimbra e antigo vogal do



Dr. José Alberto dos Reis

Conselho de Estado e presidente da Assembleia Nacional. Mas não é em nenhuma dessas qualidades, em que tanto se distinguiu, que queremos prestar, nesta página, algumas palavras de homenagem à sua memória. O sr. Professor José Alberto dos Reis, que foi um dos espíritos mais cultos e sabedores do seu tempo, exercia, notável-

mente, o alto cargo de Comissário do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Com a sua morte desapareceu uma das mais eminentes figuras do nosso tempo, e um servidor exemplar dos altos interesses nacionais.

Verão

O Verão, este ano, começou muito antes da data habitual. Foi quase sempre assim. Também é verdade que as nossas estações não se assemelham às dos outros países, pois, em geral, o Inverno parece-se com a Primavera. De facto, o nosso clima é privilegiado. A doce Itália coroada de rosas, — não o tem melhor.

A França, que ainda há vinte anos mal nos conhecia, começou a invadir-nos de novo — mas amigavelmente, como nós, como os brasileiros e como os ingleses invadimos Paris. Os franceses apreciam a nossa paisagem, os nossos vinhos, o nosso clima e os nossos monumentos, e acham tudo muito barato. Este ano, foi uma verdadeira invasão. E tão simpática, que esquecemos os males que nos causaram, nos começos do século XIX, as três famosas invasões francesas.

Os nossos artistas



CASA NA ENCOSTA

Um quadro do pintor José Manuel Soares

Antologia

EPIGRAMA ELEGÍACO

À pobre mãe que em choros o velava, /
«Mãe, quando é dia?» perguntava
O filhinho doente.
Engolindo o seu pranto a mãe sorria:
«Dorme..., não tarda aí o dia!»
Até que o inocente
Adormeceu; mas, aí! tão fundo,
Que nada deste mundo
O acordava.
E em vão a mãe, já louca, o sacudia,
E alagava o gelado rostozinho
De lágrimas que enfim não lhe ocultava...
Mãe, mas porquê tal agonia?
Pois não dizias tu ao teu filhinho
Que o dia não tardava?
Não foi o teu filhinho que morreu;
Foi o dia que enfim lhe amanheceu.

José Régio

(Do livro *A Chaga do Lado*
— Sátiras e epigramas)

Publicações recebidas

Transportes Ferroviários (*Algumas generalidades*) Pelo Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves.

Do magnífico trabalho *transportes ferroviários*, inserto, recentemente, na revista *Técnica*, dos alunos do Instituto Superior Técnico, e da autoria do nosso prezado colaborador, sr. Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves, sobre Transportes Ferroviários, fez-se uma separata para ofertas. Agradecemos os exemplares enviados a esta Redacção.

O sr. Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves tem-se interessado pelo problema dos transportes colocando acima deles, pela sua eficiência, os caminhos de ferro.

Eis um passo do notável trabalho do nosso distinto colaborador, que gostosamente arquivamos nas colunas da «Gazeta»:

«Não constitui facto digno de especial registo um comboio transportar, à velocidade comercial de 100 Km/h, e numa só composição, um milhar de passageiros. Para conduzir tal número de passageiros por estrada seriam necessários 20 a 25 autocarros de capacidade corrente; as velocidades comerciais realizáveis por tal comboio rodoviário, seriam, quando muito, e na melhor das hipóteses, da ordem de 1/4 a 1/3 do valor admitido para o transporte por via férrea.

Considera-se, além disso, as contingências de tráfego a que um comboio rodoviário está normalmente sujeito, e as perturbações de trânsito que, no caso presente, a sua circulação nas estradas correntes acarretaria, se se desejasse, como convinha, manter a regularidade de marcha.

Há que reconhecer neste campo a superioridade incontestável de transporte por via férrea.

Os problemas relativos a transporte de mercadorias são idênticos, quando se comparam as possibilidades da estrada e do caminho de ferro, e concluimos igualmente pela maior vantagem deste último.

Com os nossos agradecimentos pela atenciosa lembrança da oferta, apresentamos ao distinto engenheiro as nossas felicitações pelo seu valioso trabalho.

Bulletin du Conseil National du Patronat Français

Recebemos a revista, que muito agradecemos, do Boletim do Conselho Nacional do Patronato Francês, que se publica em Paris.

O n.º 153, correspondente a Junho, deste Boletim, insere, entre outros artigos de grande interesse, dois estudos, um sobre a Conjuntura francesa e o segundo sobre a Conjuntura internacional.

Notas ao Código da Estrada (1.º Suplemento) Pelo Dr. João de Deus Pinheiro Farinha.

O meritíssimo juiz de Direito, sr. Dr. João de Deus Pinheiro Farinha, é autor de uma obra de grande interesse — *Notas ao Código da Estrada* — recentemente aparecida e que teve, da parte do público, um lisongeiro e entusiástico acolhimento. Esta obra vem, com efeito, desempenhar um serviço inestimável de informação sobretudo a quanto diz respeito ao Código da Estrada e a sua interpretação.

Estamos, pois, perante uma obra de consulta e, indispensável, portanto, a quem quiser estar a par da legislação em vigor.

Como, ao iniciar a sua utilíssima publicação, o sr. Dr. João de Deus Pinheiro Farinha manifestou desde logo o propósito de, anualmente, fazer sair um suplemento actualizador das suas «Notas ao Código da Estrada», eis que, no cumprimento da sua promessa e do seu programa, acaba de apresentar o primeiro suplemento, no qual se encontram, devidamente anotados, os Decretos - Leis n.º 39929 — introduzindo alterações ao «Código da Estrada»; n.º 39780 — aprovando o Regulamento para Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro; n.º 39932, tornando extensivo o artigo 70.º do Código das Estradas na cobrança de multas aplicadas por infracção a quaisquer diplomas sobre transportes em veículos automóveis; n.º 39933 — estabelecendo as condições a que devem obedecer a fixação e cobrança das taxas devidas pelos serviços prestados pela Direcção Geral de Transportes Terrestres; e ainda despachos e pareceres da Procuradoria Geral da República.

Ao sr. Dr. João de Deus Pinheiro Farinha agradecemos a oferta de dois exemplares do 1.º suplemento às suas «Notas ao Código da Estrada».

Editor o Autor, em Vila Nova de Ourém.

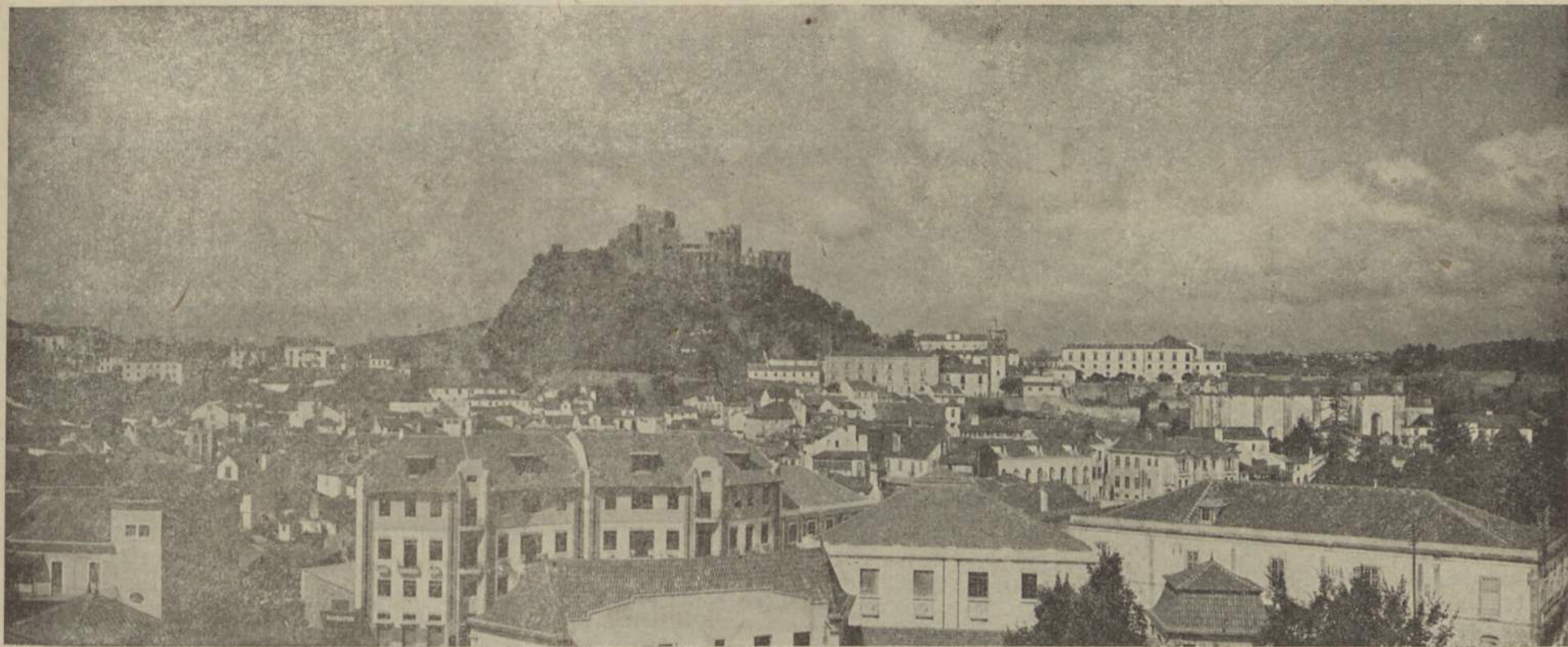
Panorama da Geografia

Com o fascículo n.º 25, a monumental obra *Panorama da Geografia*, apresentada, com toda a dignidade, por Edições Cosmos e dirigida superiormente pelo Dr. Vitorino Magalhães Godinho, com a colaboração dos Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão, termina o livro 3.º, «Geografia Humana», do Prof. Lucien Febvre, em tradução do Dr. Jorge de Macedo e do Dr. Joel Serrão.

Os índices dos autores citados e das matérias tratadas dão a medida da importância desta obra magnífica, que deve figurar nas estantes dos estudiosos dos problemas humanos.

Como temos afirmado, a propósito dos anteriores fascículos, trata-se de um novo serviço prestado à cultura por esta editorial.

No próximo fascículo, iniciar-se-á o Livro IV, que se ocupará da «Demogeografia».



Aspecto de Leiria, tendo ao alto o seu majestoso Castelo, antes de reparado

Combatentes da Grande Guerra

Concentração em Leiria

Com a devida vénia, reproduzimos de *O Mensageiro*, de Leiria, o seguinte artigo:

Causou a maior sensação, produziu a mais agradável surpresa o que *O Mensageiro* publicou sobre a concentração de Antigos Combatentes da Guerra 1914-1918 a realizar na 2.^a quinzena de Agosto próximo.

O motivo da concentração: — voltarem a encontra-se aqueles que há 38 anos viveram a vida das trincheiras no norte da França ou caminharam sobre as areias escaldantes de Moçambique, junto do aprazível da paisagem, onde foi levantado o 1.^o Monumento aos Mortos da Guerra, — entusiasmou todos os Antigos Combatentes. Jovens, moços, cheios de vida em 1917, hoje coberta a sua cabeça de nêveos cabelos, encarquilhada a sua pele, cheios de reumatismo os seus membros, esses Combatentes recordarão a sua vida nas trincheiras e nos abrigos das peças e as mil e uma peripécias de que foram testemunhas e mesmo actores.

Ao verem ao longe a bruma do mar, por onde seguiram e voltaram em velhos transportes, esta recordar-lhes-á a viagem cheia de ansiedade e de perigos e o regresso cheio de alegria. Ao contemplarem os plainos dos campos do Lis, a sua vista traz-lhe à memória as planícies infindáveis da Flandres, sem um ponto de referência mais do que os ulmeiros, os plátanos e tílias que marginavam as estradas.

Angustiosas mas saudosas recordações para os que foram e voltaram!

Quantos do Distrito de Leiria foram e não voltaram, estando os seus corpos a apodrecer nas covas abertas na argila do aquoso solo do cemitério de Richeburgo e noutros cemitérios!

Os oficiais recordarão as suas *messes* com o seu repetido e *camouflado cornebife* que por mais que se disfarçasse com o arroz, a massa, os ovos, os tomates, as batatas, as ro-

delas de beterrabas, era sempre reconhecido, descoberto e . . . malsinado!

O *cornebife*, alimento indispensável do oficial, do sargento, do cabo e do soldado e que até o próprio *boche* trazia na sua ração de reserva!

Os sargentos recordarão as suas *messes* com o sempre bem apetecido, desejado carrascão ou palhete, aumentado com as *fitas colhidas* na ração dos magalas!

E os soldados? Ah! os soldados quanto não terão a recordar nesta concentração! Os parapeitos das trincheiras, os abrigos cheios de *passeantes* que os russos lá tinham deixado, aqueles *A Postos!* os *raids*, os *porcos gordos*, as *cavacas*, a *ração fria* para o nosso general e *cachapins!* tudo, tudo lhes virá à memória no dia da concentração! Não deve faltar o capelão do 7, o padre Caetano, o *Cruz de Guerra*, de 1.^a classe, o valente que debaixo da metralha carregou aos ombros um oficial inanimado, coberto de sangue com a face cortada, retalhada pela granada explosiva que o colhera sobre a ribeira *La Lis!*

Todos na concentração! Eis o nosso brado!

Do antigo sargento de Infantaria 7, brilhante jornalista e escritor, nosso prezado amigo e que conta ainda no Regimento, em Leiria e na Região, tantos amigos e camaradas, sr. Carlos d'Ornellas, recebemos uma carta em que bem manifesta a sua adesão à concentração e a alegria por vir encontrar antigos camaradas da Flandres.

Como Carlos d'Ornellas quantos não falarão?!

PROGRAMA

Noite de 24/25 — Iluminação do Monumento aos Mortos da Grande Guerra e da capela da Senhora do Monte.

Dia 25 : 8 horas — Missa pelos mortos da Grande Guer-

XII Congresso da Federação Internacional da Imprensa Periódica

Realiza-se em Copenhague, entre os dias 7 e 11 de Maio de 1956, sendo a inauguração oficial no dia 8, no castelo de Christiansborg, actual palácio do Parlamento Dinamarquês, o XX Congresso da Federação Internacional da Imprensa Periódica.

As línguas oficiais são o inglês e o francês; as teses deverão ser apresentadas num destes idiomas, de preferência o inglês, por ser o mais conhecido nos países nórdicos.

Prevê-se que haja, durante o Congresso, uma excursão em autocarro à parte norte de Seeland, com visitas aos Castelos de Kronborg e Frederiksborg e a herdades experimentais dinamarquesas. No dia 11 efectua-se um banquete de encerramento.

Os trabalhos do Congresso serão divididos por três secções:

1.^a Secção — Problemas relativos à edição dos magazines;

2.^a Secção — Problemas relativos à redacção de revistas, jornais profissionais e outros periódicos da mesma natureza;

3.^a Secção — Problemas relativos à edição de revistas, jornais profissionais e outros periódicos da mesma natureza.

O comité Executivo solicitou ao Secretariado Ge-

ral da F. I. I. P. para convidar, o mais cedo possível, todas as secções a dar conhecimento dos assuntos que tencionam tratar no Congresso, bem como o nome das personalidades que desejem inscrever-se.

Como nos congressos anteriores, os trabalhos serão repartidos por quatro comissões onde serão tratados os seguintes temas:

I Comissão — Situação, função e missão do periódico;

II Comissão — Questões jurídicas e relações com os grandes organismos internacionais;

III Comissão — Informação e documentação;

IV Comissão — Transporte, distribuição, difusão e livre circulação dos periódicos.

A fim de permitir ao Comité de Organização do Congresso de Copenhague a impressão dos relatórios com o tempo devido, com vista à sua distribuição pelos congressistas no acto de abertura, é necessário que os textos dactilografados sejam remetidos ao Presidente da Secção Portuguesa da Federação Internacional da Imprensa Periódica, Rua da Horta Seca, 7, 1.^o — Lisboa, até ao dia 31 de Dezembro do corrente ano.

ra, mandada rezar na Igreja de Nossa Senhora da Encarnação pelo combatente Álvaro dos Santos Carvalho.

9 horas — Concentração dos combatentes de Infantaria 7 e dos das outras unidades e serviços que queiram tomar parte na reunião, no Largo de Infantaria 7, visita ao antigo quartel desta unidade e colocação de um ramo de flores na lápide comemorativa dos mortos da mesma, seguida da colocação de outro ramo no Monumento aos Mortos da Guerra, de Leiria.

9,30 — Partida em viaturas auto do local onde se encontra o Monumento aos Mortos da Guerra para o novo quartel de Infantaria 7, colocação dum ramo de flores na lápide comemorativa dos mortos e visita às respectivas instalações.

11 horas — Partida em viaturas auto para a Senhora do Monte, onde se encontra erigido o primeiro Monumento aos Mortos da Grande Guerra em Portugal.

11,45 — Chegada junto do Monumento, içar da Bandeira Nacional, durante o qual as crianças da região entoarão a Portuguesa.

12 horas — Missa campal pelos mortos da Grande Guerra e sermão por um antigo capelão do C. E. P.

13 — Inauguração do Monumento aos Mortos da Grande Guerra, destruído pelo ciclone de 1941 e mandado reconstruir pelo sr. António Marques, da Abadia.

14 — Almoço de confraternização dos antigos combatentes, confeccionado segundo os modelos do C. E. P., e distribuição de uma merenda a 1.000 crianças das freguesias de Cortes e limítrofes.

16 — Formatura de todos os combatentes em torno do Monumento aos mortos e alocução patriótica seguida do arriar da Bandeira Nacional com o mesmo cerimonial do içar.

17 — Regresso a Leiria.

Observações: — Os combatentes, mesmo à paisana, deverão fazer uso de todas as suas condecorações.

— As inscrições devem ser feitas até ao dia 17, pessoalmente, ou por carta dirigida à Comissão Executiva, Instalada no Grémio da Lavoura de Leiria, acompanhadas da importância de 40\$00 para os combatentes que desejem tomar parte no almoço e utilizar transportes auto para o novo Quartel do R. I. 7 e para a Abadia, ou de 25\$00 para aqueles que apenas desejem a sua inscrição para o almoço.

— Não se aceitam inscrições depois da data indicada na alínea anterior.

— Caso haja saldo, será o mesmo entregue à Comissão Central da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.



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 MASOULINO

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

Recortes sem Comentários

Avião abatido a tiro e morte de 58 ocupantes

SÓFIA, 28 de Julho — A agência telegráfica búlgara publicou um comunicado relatando que, ontem, às 7 e 35, um Constellation da aviação civil israelita, que voava de Londres para Telaviv e fizera escala em Paris, afastou-se da rota e, em vez de seguir por sobre a Grécia, penetrou no espaço aéreo búlgaro, pela fronteira ocidental do país, quando se dirigia para o Sul.

A D. C. A., que não pôde identificar o avião, enviou-lhe vários avisos, de acordo com os regulamentos, e, depois, abriu fogo. As cinquenta e oito pessoas que se encontravam no aparelho perderam a vida. O governo de Sófia exprime o seu pesar por este incidente. Foi nomeada uma comissão governamental de cinco membros e presidida pelo ministro de Negócios Estrangeiros a fim de estabelecer, do modo mais pormenorizado, as circunstâncias em que se verificou o acontecimento.

Os passageiros do avião israelita incluíam doze americanos, onze judeus, seis franceses, cinco russos, três sul-africanos, três ingleses, quatro canadianos, três alemães, um austríaco, um apátrida e uma mulher britânica ou sueca.

A tripulação era constituída por um inglês, um sul-africano e cinco israelitas. — (R.-F. P.).

* * *

NOVA-YORK, 29 — Em artigo do fundo intitulado «Crime de morte na Búlgaria», o «New York Times» declara: «Em Genebra, na semana passada os dirigentes soviéticos realizaram esforços para convencer o Mundo do seu desejo de amizade e de paz. Este assassinio praticado na Bulgária, faz que esses gestos tenham um som falso. Porque para obterem amizade e paz é preciso que os comunistas procedam decentemente, como pessoas civilizadas. Nada há de civilizado ou de decente neste incidente bárbaro e a opinião pública dos países do Ocidente tirará as suas justas conclusões».

O mesmo jornal acrescenta que, apesar do governo búlgaro ter manifestado pesar pelo incidente, «esse pesar deve ser considerado com cepticismo perante a já longa e triste história de idênticos atentados por artilheiros comunistas em muitos pontos da Cortina de Ferro, desde o Pacífico à Europa».

«Não é possível tolerar ataques de piratas do género deste» — escreve o «Herald Tribune» em editorial. Continua: «Haveria que redigir uma convenção internacional para regu-

Lisboa desportiva

CLUBE NAVAL DE LISBOA

9

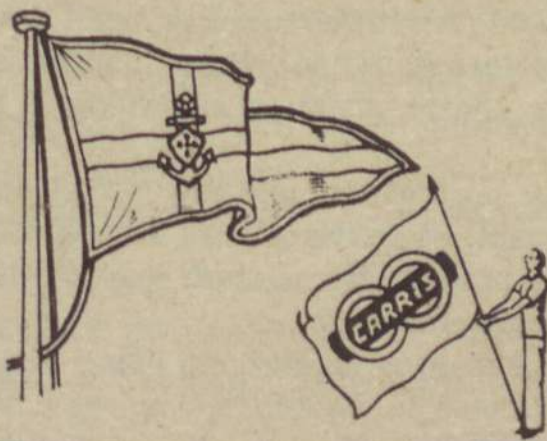
SESSENTA e quatro anos de actividade ao serviço dos Desportos Náuticos conta o Clube Naval de Lisboa, fundado em 18 de Novembro de 1891.

Sempre orientado pelos mais nobres princípios humanos e sociais, este Clube adquiriu, logo que se fundou, o barco salva-vidas «Dona Amélia», criando um posto de socorros a naufragos que depressa se tornaria famoso, e seria o precursor das modernas instituições deste género.

Conta o Clube Naval de Lisboa apenas com cerca de mil e quinhentos dedicadíssimos associados, mas tudo leva a crer que, com a nova sede já projectada e a aquisição de novas unidades, este número aumente cada vez mais.

Entre os muitos títulos conquistados pelo glorioso Clube do Cais do Gás contam-se: a Taça Vasco da Gama, em 1898; a Taça Herédia, em 1918; o Campeonato de «water-polo», em 1916; a travessia do Tejo, em 1916; além de muitos outros troféus e taças correspondentes a vinte e quatro campeonatos regionais de remo.

Espera o Clube Naval de Lisboa que o seu passado valoroso, ao serviço de uma causa tão nobre como são os Desportos Náuticos lhe sirva de credencial para merecer as necessárias facilidades que lhe permitam singrar para um futuro melhor, tudo levando a crer que assim acontecerá, para bem do Desporto e glória de uma prestigiosa instituição que nunca desmereceu os que nela confiaram.



Essas & Comentários

P o r S A B E L

Bons e maus

UMA senhora estrangeira apareceu num jornal a louvar os motoristas de praça do nosso País, dizendo ser inglesa, ter visitado várias grandes cidades europeias, e declarando que nunca encontrou tão delicados, corteses e amáveis «chauffeurs» de taxis como em Portugal.

Outra senhora, mas esta portuguesa, afirma, no mesmo jornal, que chegou, recentemente, de uma das nossas províncias ultramarinas, e está de passagem em Lisboa, cidade que a chocou pela má educação dos homens da capital, ressalvadas, é claro, muitas excepções. E acrescenta:

«Na verdade, creio que qualquer mulher que se preze, há-de ressentir-se do péssimo ambiente da rua onde, constantemente, se é alvo directo e imediato de frases e comentários grosseiros, quando não de gestos menos dignos, que só aviltam os respectivos autores.

Referi-me, algumas vezes, a essa má educação, perguntando a pessoas amigas se não haverá processo de se acabar com o mal. Elas limitam-se a sorrir, pessimistas, respondendo que não vale a pena incomodar-me com o caso, visto que o «mal», além de endémico, é crónico. Porém, protesto contra a má educação do homem da rua,

lamentar a navegação aérea internacional, convenção que preveria o recurso para o Tribunal Internacional ou qualquer outro, em caso de violação de fronteira.

O jornal conclui: «O Ocidente já não pode suportar mais assassínios no ar, mesmo que sejam seguidos de lágrimas de crocodilo».

O «New York Daily News» afirmou: «A prática dos comunistas costumava ser abater aviões e dizer-nos que aguentássemos. Agora, a prática dos comunistas é abater aviões e depois desfazer-se em desculpas. Com desculpas ou sem elas as vítimas de tais atrocidades encontram-se do mesmo modo mortas e do mesmo modo queimadas». (F. P.-R.).

Ingratidão ou relaxamento?

Chegam ao nosso conhecimento certos factos, que até nos parecem virem em sonho!

Dizem-nos que, em certa terra do nosso Distrito, por sinal uma que está no biquinho do nosso coração, se homenageou, em tempos, um grande vulto distrital, pelo muito que por ela fez.

Nessa homenagem foi incluída a inauguração da fotografia que, de verdade, lá vimos muitas vezes.

O tempo passa, as pessoas morrem e as fotografias vão para... os locais das coisas inúteis, onde se conservam cheias de pó e de teias de aranha!...

É certo que isto não sucede só na terra, onde um visiense foi dar com o disparate, pois, cá por Viseu, também isso já se observou e que nos conste, ainda se não voltou à primeira forma!

Isto é pecha dos portugueses que, ingratos ou relaxados, mas muitas vezes maus, só servindo para destruir e enredar, praticam ou mandam praticar destes actos que não deixam de ser tristes e... para lamentar!

Que tudo volte aos seus lugares, é o nosso desejo, pois, caso contrário, voltaremos ao assunto com nomes e tudo.

(De Política Nova — Viseu)

das esquinas, dos cafés e dos cinemas desta bela capital do País, que, em vez de a dignificar, antes a degrada e diminui».

Cavalheiros e Pipis

ANUNCIARAM os jornais que os alfaiates de Paris vão escrever uma nova página no livro da alta costura francesa e organizar a sua própria passagem de modelos, neste Inverno. Porém, diferentemente de Christian Dior e dos seus rivais, os árbitros da moda masculina não estão a fazer segredo dos seus estilos para 1956.

Paul Vauclair, presidente da Federação dos Alfaiates disse: «A silhueta masculina, em 1956, será mais nitidamente definida e menos artificialmente atlética do que nos últimos anos. Os talhes conformar-se-ão mais intimamente com a arquitectura natural do corpo e haverá apenas uma ligeira tendência para o fazer parecer mais alto e mais esguio».

Vauclair disse que «os casacos desenhariam as ancas e as calças seriam estreitadas para 25 centímetros, na base. As actuais fazendas populares, cinzento-escuras, serão substituídas por estambres e cheviotes azuis e verdes».

Sempre gostava de saber o que vão os Pipis fazer às novas calças que este ano adquiriram com grandes bolsos na retaguarda para guardar a bilha do leite e os bolinhos de gema!...

Descoberta

O dr. R. K. Doig, do Instituto Walter, declarou no Congresso Médico Australásio que as sogras provocam muitas vezes úlceras em jovens casados. Exemplificando, disse que, num caso, descobrira que o início de uma úlcera contraída há 10 anos, por uma jovem mulher, se dera no dia em que soubera que ia viver, com ela, a sua imperiosa sogra. Agora não fazia segredo da sua opinião de que seu filho tinha casado «com uma mulher indigna dele».

«De futuro, os médicos — aconselhou o dr. R. K. Doig — que tratam de doenças de estômago, devem interrogar os seus consultantes sobre a sua vida doméstica, pois, em inúmeros casos, as sogras podem ser a causa das suas úlceras».

Será certo?

Carmen Miranda

LEMOS algures o falecimento de Carmen Miranda a maior intérprete do samba e músicas brasileiras.

Desapareceu do número dos vivos uma artista portuguesa cujo nome era Maria do Carmo Miranda da Cunha, natural de Marco de Canavezes, terra onde nasceu no ano de 1914. Carmen Miranda, nome de cartaz, foi para o Brasil e no Rio era considerada carioca da gema. Actuou na Revista, no Cinema, Rádio e Televisão, e com os seus quarenta e um anos foi uma surpresa asu a morte, que abalou os simpatizantes da popular artista.

Numa das simpáticas cartas que os leitores do *Diário Popular* dirigem ao seu director, apareceu uma assinada pelo sr. Humberto Lima Alves, que lembra que Marco de Canavezes lhe devia prestar homenagem pública, «mandando pôr o seu nome em uma das suas ruas, ou fixar, na casa onde nasceu, uma lápide que lembre aquela que bem honrou a terra que a «fez» portuguesa».

Tudo está muito bem, mas há o inconveniente de não ser fácil esquecer o que a imprensa portuguesa há anos publicou sobre a grande artista do samba, que concedeu uma entrevista a um jornal renegando a Pátria do seu nascimento e desinteressando-se até pela terra que lhe foi berço.

Se o que a Imprensa reproduziu nas suas colunas é uma verdade, que Deus a tenha em bom lugar e lhe perdoe tantos deslizes, que nós, por nossa parte lhe perdoamos a ingratidão.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

**O comboio maravilhoso completou
20 anos**

O primeiro comboio aerodinâmico de aço inoxidável, puxado por uma locomotiva diesel-eléctrica, foi o «Pioneer Zephyr», da Estrada de Ferro Burlington que, em 26 de Maio de 1934, fez o percurso de 1.634 quilómetros, entre Denver e Chicago, sem paragens, a uma velocidade média de 117 quilómetros por hora. A viagem fora precedida de intensa propaganda já que, anteriormente, nenhum comboio havia feito tal percurso sem paragens. Tudo fora minuciosamente preparado tanto mais quanto o presidente da Burlington, Ralph Budd, propunha-se a fazer chegar o comboio a Chicago a tempo de inaugurar a «Exposição Século de Progresso», a realizar-se naquela cidade.

O comboio pela novidade e pelo requinte do acontecimento e do conforto, mereceu o nome de «Wonder train».

A viagem não decorreu com a regularidade que se esperava, tendo mesmo tido momentos dramáticos.

A menos de 12 horas da partida, prevista para as 4 horas da manhã do dia 26, durante a inspecção final foi, com surpresa, descoberto um mancal de um dos motores de tracção avariado. Isto correspondia a ter-se que levantar a locomotiva, retirar o truque e, depois, o próprio motor para a substituição da peça que pouca gente conhecia e para a qual não havia sobressalente.

Pelo telefone consultaram-se várias fábricas, em diversas cidades, até ser localizado um mancal do tipo procurado, em Omaha, na Union Pacific, que concordou em cedê-lo à competidora.

Restava, entanto, o problema do transporte da peça, de modo a completar-se a substituição dentro do tempo previsto, pois Omaha dista 800 quilómetros de Denver. O recurso foi o avião; uma etapa de Omaha a Cheyenne e outra dali para Denver. O recurso foi o avião; uma etapa de Omaha a Cheyenne e outra dali para Denver resolveram o assunto, chegando o mancal à meia noite e cinquenta ao aeroporto. Dali, logo ele foi levado para a oficina, onde os mecânicos completaram o serviço, sem conseguirem, contudo, que o comboio saísse à

hora estabelecida, pois a partida só se deu às 5 h. e 5 minutos.

Ninguém duvidava que o comboio pudesse chegar a Chicago antes das 8 da noite. A linha fora cuidadosamente revista, todas as passagens de nível estavam bem guardadas e todos os funcionários do movimento devidamente instruídos.

Nos primeiros vinte quilómetros, a velocidade foi mantida a menos de 80 quilómetros por hora e de vez em quando um mecânico levantava a tampa do motor e procurava algum sinal de aquecimento. Como as coisas corressem bem, a velocidade foi aumentada para 120.

De repente, porém, verificou-se um forte curto circuito num dos cabos e o motor parou de funcionar.

O programa de percurso sem paragem estaria irremediavelmente perdido se o comboio não tivesse atingido o alto de uma serra após a qual havia 67 quilómetros de descida. Foi arranjado, rapidamente, um pedaço de cabo para substituir o avariado e feitas as emendas sem paragem do comboio, embora a velocidade houvesse caído bastante e a pressão de ar do sistema de freios tivesse quase atingido o ponto de accioná-los automaticamente.

Ligado o motor, o maquinista acelerou a marcha de tal forma, para recuperar o atraso, que as curvas eram feitas perigosamente, a ponto de virarem objectos dentro das carruagens. O constante uso da sirene e as frequentes aplicações de freio no vale do Mississippi esgotaram o ar dos reservatórios sucedendo, então, uma aplicação automática dos freios que levaria o comboio a parar, se não tivesse o motor sido acelerado furiosamente para restabelecer a pressão necessária, o que foi conseguido com o comboio a cerca de 10 quilómetros por hora quando os freios soltaram.

Nos 300 quilómetros não houve mais contratempos e o comboio pôde cortar a fita de chegada a Chicago às 19 h. e 10 m., completando a viagem em 14 h. e 5 minutos.

Depois do feito, o «Zephyr» foi exibido em 222 cidades dos Estados Unidos e do Canadá, tendo sido visitado por 2.000.000 de pessoas.

Hoje, o serviço desse comboio é bem mais modesto, limitando-se a uma viagem diária de Gales-

burg a Ill. e St. Joseph, Mo., já entre as quais percorreu, contudo, cerca de 4.500.000 quilómetros.

Cumprir notar que, dois anos depois desse invento, o «Denver Zephyr» fez o mesmo percurso, em sentido contrário, a uma velocidade média de 134,5 km/h.

Modernização dos Caminhos de Ferro da África Francesa

O Banco Internacional de Reconstrução e Fomento anunciou um empréstimo de 7,5 milhões de dólares, destinado a ajudar o financiamento de um programa de modernização do caminho de ferro da África Ocidental Francesa, que constitui uma federação de oito territórios franceses, nesse continente. Informa o Banco Mundial que a firma J. P. Morgan & Co., Inc., participará do empréstimo sem garantia do Banco, tendo concordado em pagar 609.000 dólares para cobrir os dois primeiros pagamentos de amortização do empréstimo, devidos em 1.º de Junho de 1957.

O Banco Mundial considera o transporte ferroviário eficiente essencial ao comércio externo e ao desenvolvimento futuro da África Ocidental Francesa onde as distâncias são grandes. O país possui extensão territorial equivalente a 3/5 do tamanho dos Estados Unidos, sendo 8 vezes maior do que a França. Cerca de 3/4 da sua população de 18.000.000 de habitantes vive a mais de 320 quilómetros da costa do Atlântico. Sem caminho de ferro, o interior estaria em grande parte cortado do comércio mundial. O tráfego nos principais rios é dificultado por obstáculos naturais e pelas variações estacionais do nível da água, enquanto longas estradas são de construção e de manutenção caras. Actualmente, cerca de 4/5 da carga transportada por vias de ferro se encaminham para o comércio exterior. As exportações consistem especialmente em cacau, café, amendoim e outros produtos tropicais. Como se vê, as principais exportações da África Ocidental Francesa são similares à do Brasil.

O sistema ferroviário

O sistema ferroviário da região consiste em quatro diferentes linhas de bitola de um metro. A sua extensão total é de 3.750 quilómetros. Partindo dos portos de Dakar, Conakry, Abidjan e Porto Novo, situados a grande distância um do outro na costa atlântica, as linhas correm pelo interior, para o rio Niger.

Durante a segunda guerra mundial os caminhos de ferro sofreram seriamente as consequências da falta de substituição de partes, não tendo sido possível cuidar adequadamente de sua conservação. Em 1947 as autoridades francesas começaram a executar um programa de longo alcance de modernização do equipamento e de aumento da eficiência,

Esse programa deverá custar, segundo se estima, o equivalente a cerca de 30 milhões de dólares, devendo estar terminado em 1957.

Os carris, as comunicações e os recursos de reparação estão sendo melhorados, o material rolante está sendo modernizado, e as locomotivas a vapor vêm sendo substituídas por locomotivas Diesel. Em 1952 já haviam sido gastas somas equivalentes a 4,5 milhões de dólares e já tinha sido executada cerca de metade do programa. Ao mesmo tempo, o volume de carga transportada atingiu um nível dois terços mais elevado do que antes da guerra.

A ALEMANHA PRODUZ
E O MUNDO COMPRA!



A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MÁQUINAS DE ESCRITORIO, LDA.

STAND EXP.

ESCRITORIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 56½ E.

T E L E F O N E : 5 2 1 4 9

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados, das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Homenagem ao Chefe de Serviço

MÁRIO SANDE FREIRE

O pessoal do 2.º Sector da Estação Central dos Correios de Lisboa tomou a feliz iniciativa de promover um almoço, no domingo, 12 de corrente, em honra do seu antigo chefe de serviços, sr. Mário Sande Freire, com o duplo fim de festejar 44 anos de actividade relevante e a passagem do seu 60.º aniversário.

O repasto realizou-se na Sede da F. N. A. T., com a presença de mais de 200 convivas, amigos e funcionários dos C. T. T., sob a presidência do sr. José Manuel Salgado, comandante do Batalhão da Legião Portuguesa, de que o homenageado faz parte.

Na mesa de honra, viam-se, além do presidente e do sr. Mário Sande Freire, os srs. tenente José Paulino Santos Oliveira, Carlos d'Ornellas, Henrique Rodrigues, em representação da Junta de Freguesia de S. Mamede, e Joaquim Dias Pereira, da comissão organizadora da homenagem.

Entre os numerosos convivas encontrava-se, vinda expressamente do Porto, uma delegação constituída por funcionários que serviram sob as suas ordens, quando, há anos, o homenageado esteve ali de serviço, e que lhe fez entrega dum valioso objecto de arte.

Aos brindes, fizeram uso da palavra os srs.: Joaquim Dias Pereira, em nome da comissão organizadora da simpática festa, Joaquim de Sousa pelos funcionários do Porto, o nosso director Carlos d'Ornellas, K. Afflalo, Avelino Silva e Miguel Nunes.

Por fim o homenageado, em agradecimento, pronunciou as seguintes palavras:

Prezados camaradas:

Não queria estar aqui senão como simples assistente, nesta prestimosa instituição, que tão revelantes serviços tem prestado às classes trabalhadoras. Aceitei o convite da festa porque a considero de confraternização da Corporação.

Bisneto, neto e filho de funcionários dos CTT, nascido a meio do Atlântico, numas ilhas maravilhosas, que servem de trampolim entre o Continente Europeu e Americano, tenho a rudeza própria dos homens do mar, mas a sua franqueza e lealdade.

No dia 6 do corrente, fiz 60 anos e, no dia 22, completo 44 anos de serviço. Uma vida!

Servi o melhor que pude, esforçada e fielmente; creio poder pensar que cumpri o meu dever, mas nada mais.

Devo ter errado algumas vezes, mas tenho a consciência tranquila e as mãos limpas.

Posso orgulhar-me de nunca me ter curvado diante de outros interesses que não fossem os da Nação.

Exprimo, neste momento, com emoção, o meu reconhecimento profundo e a minha vida íntima a todos que se dignaram distinguir-me com esta homenagem,

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Setembro de 1905)

Emygdio Navarro

Ausente, e bem longe, o nosso director não pode deixar de gravar aqui o testemunho da sua mais respeitosa saudade pelo collega illustre, gloria do jornalismo portuguez que deixou de existir.

Em todas as relações que nos ligaram, se no campo jornalístico encontrámos naquella grande escritor a mais rigorosa lealdade, a mais correcta camaradagem, quer quando defendíamos — embora distanciados — a mesma causa, quer quando divergíamos de opiniões, nas relações particulares só favores e provas de honrosa deferencia recebemos d'aquella grande espirito.

Nosso Ministro em Paris, teve occasião de expontaneamente nos prestar um valioso serviço, provando, ao mesmo tempo a um afamado jornalista francez como um alto funcionario portuguez sabe defender a justiça e a verdade de um compatriota.

Estes protestos de gratidão que, durante a sua vida não poderíamos desenvolver sem que nos dissessem turiferarios, entretecemo-los na corôa de saudades que depomos sobre a sua campa, respeitosos e tristes como a patria que perdeu nelle a mais poderosa individualidade jornalística da actualidade.

Os nossos colaboradores

Guerra Maio

Com a mais alta classificação, concluiu em Paris o curso de direito a sr.^a D. Josete de Guerra Maio, filha do nosso prezado colaborador e amigo sr. Guerra Maio. A nova diplomada tinha já o curso das Ciências Políticas e Económicas, feito, há dois anos, na mesma Universidade.

A Guerra Maio endereçamos os nossos sinceros parabéns pelos êxitos de sua filha.

Sinto-me cansado, estou no crepúsculo da minha carreira, aproxima-se o render da guarda, mas, até lá, ofereço o resto da minha vida em holocausto da Corporação.

A terra treme aos nossos passos. O marxismo, o comunismo e o ateísmo constituem forças poderosas que ameaçam destruir o Mundo.

Todos somos poucos para combater essas forças do mal.

Corações ao alto!

VIVA A NOSSA CORPORACÃO!

VIVA PORTUGAL !!!

A esta homenagem associaram-se ainda muitos amigos e funcionários dos C. T. T. que, por não poderem deslocar-se a Lisboa, enviaram telegramas e cartas.

Ao sr. Mário Sande Freire, que, por conveniência de serviço, foi transferido para as Inspeções dos C. T. T., renovamos a expressão do nosso apreço e da nossa estima,

SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca

**Vinho
espumante
natural
e Brandy**



**Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.^{DA}**

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

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

Transportes locais e de todo o País
CARROS PRÓPRIOS

Transportes



Camions para
cargas de 6.000
a 12.000 quilos

SIMÕES

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 51594 — 54012

Escritório: Rua de Arroios, Lote 9 — Porta Sul

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

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

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.ª, L.^{DA}

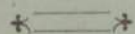
Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

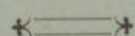
Telefone: 3 4331

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

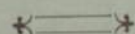
SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



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



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

HOTEL ALENTEJO

O mais moderno
Hotel do país, no
melhor local da
linda cidade de
ELVAS



Todo o conforto.
Quartos magnífi-
cos, ampla sala de
jantar e cozinha de
1.ª ordem

ELVAS

TEM, FINALMENTE,
UM GRANDE HOTEL

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SÊCO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

INDUSTRIAIS E COMERCIANTES
AGORA À VOSSA DISPOSIÇÃO

«Injectometal»

UM PROCESSO — PARA REPARAÇÃO
INTEIRAMENTE A FRIO, DE PEÇAS
FUNDIDAS, PARTIDAS OU FENDIDAS

Injectometal é uma liga nova, injectável a FRIO sem
emprego de massas, um processo inteiramente mecâ-
nico, para reparações de materiais de fundição, cuja
soldadura é impraticável, perigosa e impossível.

As suas propriedades — alta resistência à tracção,
compressão, choque, calor, fadiga, e oxidação —
elevada elasticidade — baixo grau de expansão —
óptima resistência à corrosão química, aconse-
lham o uso de «INJECTOMETAL», em fracturas,
roturas, fendas em motores fixos, semi-fixos ou
móveis, etc., e fundições industriais as mais
diversas.

Injectometal tem uma técnica. Devem consultar os
especialistas de «INJECTOMETAL», que se desloca-
rão imediatamente onde quer que seja. A reparação
«INJECTOMETAL» faz-se quase sempre no próprio
local, evitando assim a desmontagem da máquina
a reparar.

Um preço baixo para um processo
de alta eficiência

DIRIJA-SE A:

REPARAÇÕES INJECTOMETAL (INTERNACIONAL), LDA.

RUA DO TELHAL, 4, 3.º Frente — Telef. 3 4001 — LISBOA

TOSSE?

