

19.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1959

Número 1728

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6. 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
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

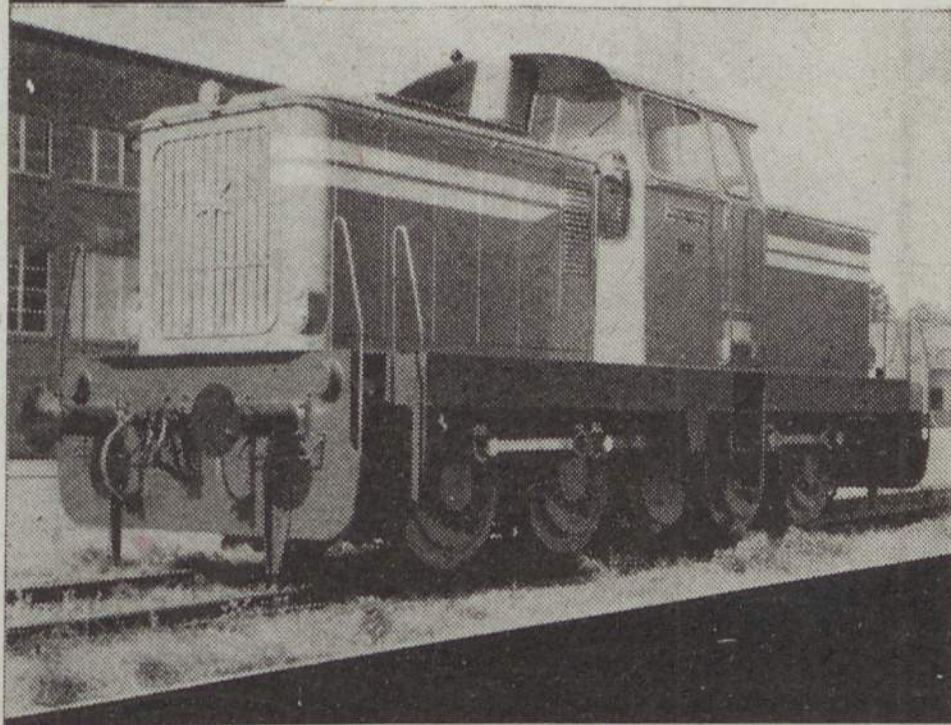
Telefone P B X 20158 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2200 HP.



Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL

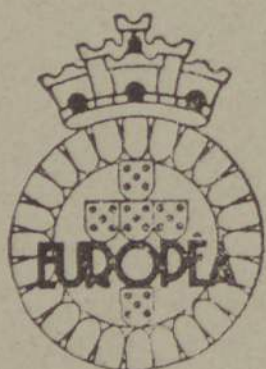
SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

End. Teleg. EUROPÉA
TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

BUSCH

A MÁQUINA DE
TRICOTAR
INDISPENSÁVEL
NO LAR

DE MANEJO MUITO SIMPLES
SEM UTILIZAÇÃO DE PESOS
NEM PENTES SUPLEMENTARES

UMA VERDADEIRA
REVOLUÇÃO NA ARTE
DE TRICOTAR

PREÇOS:

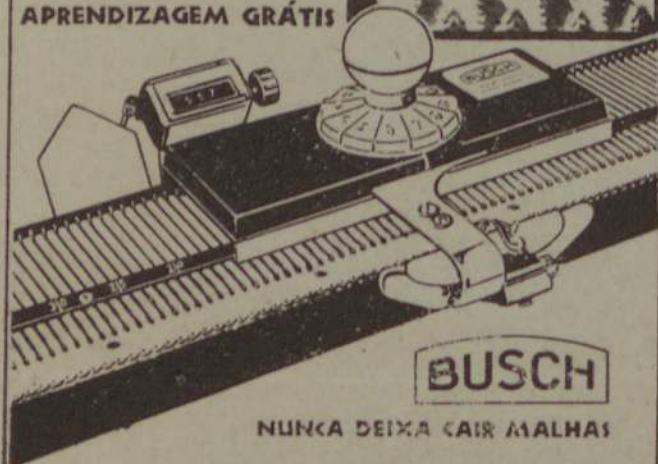
A DINHEIRO: ESC. 2.500\$00
A PRESTAÇÕES: ESC. 140\$00 DE
ENTRADA E 24 MENSALIDADES
DE ESC. 115\$00

APRENDIZAGEM GRÁTIS

FAZ AUTOMATICAMENTE

GRANDE VARIEDADE

DE PONTOS



BUSCH

NUNCA DEIXA CAIR MALHAS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA

Avenida Fontes Pereira de Melo, 45-Telefs: 59181-2-3-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 - 2 — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1905. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

1728



16 — DEZEMBRO — 1959



ANO LXXII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

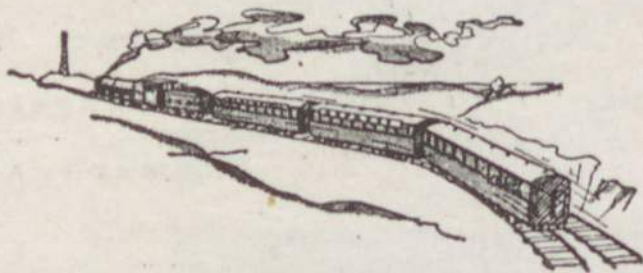
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

X Congresso Panamericano do Caminho de Ferro	475
A Aviação, o Caminho de Ferro e a Navegação, por GUERRA MAIO	477
Viagens e Transportes	478
Mapa dos Caminhos de Ferro Espanhóis	478
Linhas Estrangeiras	478
Quando foi inaugurado o Caminho de Ferro na linha de Cascais, por VASCO CALIXTO	479
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	481
Há 50 anos	482
Curiosidades e distrações da Gazeta	483
Recortes sem comentários	485
Imprensa	487
Brindes e Calendários	487
Publicações recebidas	488



X Congresso Panamericano do Caminho de Ferro

Esta reunião realiza-se no Brasil, em 1960, devendo ser inaugurada no Rio de Janeiro, em 12 de Outubro, e encerrada no dia 27, em Brasília, a futura capital

No dia 20 do mesmo mês inaugura-se, em São Paulo, com a presença dos congressistas, a Exposição Ferroviária Internacional

COMO já tivemos o ensejo de noticiar, vai realizar-se em 1960, com início no dia 12 de Outubro, no Rio de Janeiro, o «X Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro». A escolha do Brasil para sede desta magna reunião de ferroviários, foi feita, por unanimidade de votos, na segunda sessão plenária do Congresso anterior, efectuada no dia 12 de Setembro de 1957, em Buenos Aires.

Trata-se, como é de calcular, de um grande acontecimento, que marcará para a engenharia dos países americanos e, particularmente, para os engenheiros brasileiros, uma data brilhante.

A escolha do Brasil para sede do próximo certame, como também o fora para a recente realização do «XI Congresso Internacional de Estradas de Rodagem», que constituiu um êxito e levou ao Rio de Janeiro algumas centenas de técnicos, a escolha do Brasil para sede do próximo Congresso, dizíamos, reflecte o alto conceito e o prestígio desfrutados pela nação irmã no âmbito das actividades técnico-científicas universais pertinentes quer às estradas de rodagem quer aos caminhos de ferro, como acentuou, muito recentemente, o sr. Eng.º Flávio Vieira, em editorial da *Revista Ferroviária*, que se publica no Rio de Janeiro.

A Comissão Nacional do Brasil da «Associação do Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro» já elaborou o Regimento e o Temário da futura Reunião, que serão submetidos à apreciação e à aprovação da Comissão Organizadora.

O Congresso será inaugurado, solenemente, no Rio de Janeiro, a 12 de Outubro — Dia da América — e prolongar-se-á até 20 do mesmo mês, data em que se transferirá para a cidade de São Paulo, onde estará patente uma Exposição Ferroviária Internacional e onde se promoverão conferências e excursões de interesse dos congressistas e suas famílias.

A sessão solene do encerramento do conclave ferroviário efectuar-se-á no dia 27 do mesmo mês, em Brasília, futura capital da grande república sul-americana.

Como todos os certames de ordem científica, o «X Congresso Pan Americano de Caminhos de Ferro» obedecerá a um temário e terá secções técnicas, sessões plenárias, uma Comissão de Iniciativas e Comissões especiais.

As secções técnicas serão constituídas em correspondência com as constantes do temário e serão as cinco seguintes:

a) Via, Obras, Sinalização. b) Material, Tracção, Oficinas. c) Exploração, Coordenação de Transportes, Concorrência. d) Tarifas, Estatística, Contabilidade. e) Administração, Legislação, Pessoal, Assuntos Gerais.

Em São Paulo, uma comissão está encarregada de organizar, como ilustração do Congresso, a exposição ferroviária a que acima nos referimos e que, como é de prever, constituirá um espectáculo de grande interesse, pois não deixará de apresentar as mais recentes conquistas e novidades no referente a material ferroviário.

O Brasil, que em matéria ferroviária,

se tem interessado vivamente pelos progressos técnicos e procura, quando não pode exceder, andar, pelo menos, a par dos mais notáveis aperfeiçoamentos técnicos, quer os que se verificam nos Estados Unidos, quer os que constituem o orgulho dos caminhos de ferro europeus, o Brasil não deixará de fazer da anunciada Exposição de São Paulo não só um motivo de grande interesse internacional mas também um motivo de justo orgulho nacional.

O Brasil, que deve a sua escolha para sede do próximo Congresso Panamericano não apenas ao encanto das deslumbrantes cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas, sobretudo, dado o objectivo do conclave, ao alto prestígio que já goza no âmbito das actividades técnico-científicas universais, fará, pois, da reunião dos ferroviários americanos e da exposição que a ilustrará e completará, um grande acontecimento.

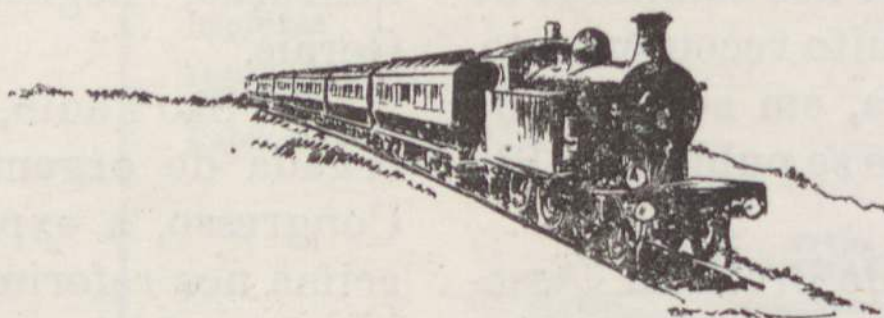
É de crer que entre os observadores e assistentes desse acontecimento da engenharia ferroviária se encontrem alguns técnicos portugueses. É de crer e é de esperar. Não só porque o progresso do Brasil nos interessa, pelos laços de sangue e amizade, que ligam as duas nações de língua portuguesa, mas porque, no momento em que Portugal continua a proceder à electrificação das suas linhas e a renovar o seu material circulante, deve interessar-nos igualmente o conhecimento das mais recentes conquistas feitas no sentido de dotar os

caminhos de ferro brasileiros com aqueles melhoramentos que são necessários para que este sistema de comunicação possa resistir à concorrência de outros meios de transportes e sirva, como vem servindo, o público.

O Brasil é imenso e tem, pela considerável extensão do seu território, problemas específicos. Quais são esses problemas? E quais serão, também, os problemas das outras repúblicas sul-americanas? E os problemas da América Central e da América do Norte? E, sobretudo, que novidades apresentará a Exposição Ferroviária de São Paulo?

Não seria de grande interesse enviar um ou dois observadores portugueses ao próximo Congresso Panamericano? Achamos que sim. Sabem por quê? Tomamos a liberdade de lembrar que Portugal não é apenas a faixa ocidental da Península Ibérica, é também as nossas grandes províncias africanas de Angola e Moçambique, onde o caminho de ferro exerce uma poderosa influência no progresso da sua existência e da sua economia.

Angola é um mundo novo em formação e tem-se dito que, dentro de algum tempo — vinte, trinta, quarenta anos — esta nossa província ultramarina será como que um novo Brasil com problemas, na sua maioria, semelhantes aos do Brasil dos brasileiros, ao Brasil que é um título de glória da América do Sul.



A Aviação, o Caminho de Ferro e a Navegação

Por GUERRA MAIO

A aviação comercial acaba de redobrar a sua ofensiva contra os outros meios de transporte. No Congresso do Japão foram apresentadas várias propostas, porém, sem resultado positivo, para o embaratecimento das passagens aéreas, no sentido de se obter maior número de passageiros.

Todavia, a aviação não navega em maré de rosas. Quase todas as companhias têm déficits importantes, que o tesouro dos seus respectivos países cobrem, não sem dificuldade. É essa, sem dúvida, uma das razões de quererem as companhias fazer receita com o aumento, não de tarifas, mas de passageiros. A verdade, porém, é que, depois da criação da classe económica ou turística, os aviões conseguiram ultrapassar metade do tráfego, entre a Europa e a América do Norte, que, até há pouco, não passava de um terço.

Na recente Conferência Europeia de Horários dos comboios, realizada em Viena, discutiu-se o problema da concorrência a fazer aos aviões que tentam tirar ao caminho de ferro o próprio tráfego nacional em cada país. Entre outros empreendimentos, trataram-se os seguintes pontos: — aumento dos comboios nocturnos internacionais, aceleração dos expressos diurnos, fossem eles em linhas electrificadas, fossem rebocados por máquinas Diesels e encurtamento das demoras nas fronteiras. Numa palavra, andar mais depressa e proceder à supressão de paragens em estações de pouco movimento.

Nas fronteiras luso-espanholas o serviço é já feito em trânsito pelo que os comboios não têm mais demora que o tempo necessário para a mudança de locomotivas. Na fronteira Irum — Hendaia, a revisão alfandegária faz-se em comum numa destas estações e num mínimo de tempo, que, muitas vezes, quando os comboios chegam atrasados, se faz em pouco mais de um quarto de hora.

Há em todos os países tendência para se reduzir o número de paragens e não era de supor, há 20 anos, que o «Sud-Express» iria de Hendaia a Baiona, sem se deter, viajando os passageiros de S. João de Luz até esta estação em comboios ônibus e os de Biarritz em autocarro, aliás excelente serviço.

É bom ter presente que, em tempos, o «Sud-Express», em La Negresse, recuava até Biarritz para

buscar os passageiros com destino a Paris, os quais vão agora em autocarro tomá-lo a Baiona.

A navegação também se defende. Os navios em construção e sob o ponto de serem encomendados, aumentarão as comodidades oferecidas aos passageiros, como ar condicionado, muito apreciado nos mares tropicais, os estabilizadores, que lhes reduzirão o balanço, e as piscinas que a mocidade tanto aprecia.

A França porá em serviço o seu super-cómodo paquete «France» de 50.000 toneladas, menos 30.000 que o «Normandie», mas com maior número de lugares para passageiros, principalmente da classe turística, ou económica.

Se os aviões têm a vantagem da velocidade, os vapores têm a do repouso e da comodidade. O passageiro, a bordo, goza umas pequenas férias, muito apreciadas por quem tem longos períodos de trabalho e na maioria dos casos tem pena, ao desembarcar, que a viagem fosse tão curta.

De resto, as travessias a galope dos grandes navios para os Estados Unidos passaram à história. O próprio «United-States» que detém o «record» da velocidade, passou a andar mais devagar. O «France», igualmente, fará o percurso com um dia a mais que o «Normandie». A Inglaterra pensa já em substituir os «Queens», que vão atingir, em breve, o limite da idade, pois o «Queen Mary» foi construído em 1936 e o «Queen Elisabeth» em 1940, ambos com mais de 80.000 toneladas. Os seus substitutos não terão mais de 50.000 toneladas, porém, as acomodações dos passageiros serão muito maiores, principalmente da classe turística.

A situação é, contudo, verdadeiramente paradoxal. Desde há 30 anos que aumentou, consideravelmente, o número de automóveis, autocarros e aviões, mas os comboios e os vapores, que deveriam ser as vítimas daqueles meios de transporte, são agora em maior número e transportam mais passageiros! O que eles não são é da mesma categoria em relação àquela época remota, mas o número de viajantes cresce constantemente e destaca-se sob todos os pretextos.

Em França havia um estribilho de que todos faziam uso. «Os franceses não precisam de ir ao estrangeiro, têm lá tudo o que convém visitar». Pois bem, a França é hoje o país que dá maior contingente de viajantes

Viagens e Transportes

Por ocasião das festas de fim do ano no Algarve e Sevilha, a C. P. fará circular diariamente os comboios semirectos 8011 e 8012, já conhecidos como rápidos do Algarve, nos seguintes períodos:

— o comboio 8011 (sentido Lisboa-Algarve), de 20 a 27-12-959 e de 30-12-959 a 6-1-960;

— o comboio 8012 (sentido Algarve-Lisboa), de 20 a 27-12-959 e de 31-12-959 a 7-1-960.

Nos referidos períodos, são asseguradas, também diariamente, as ligações de barco e de autocarro de, e para, Ayamonte, Huelva e Sevilha.

Mapa dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Editado pela «Renf», foi-nos enviado pela Delegação do Turismo Espanhol em Lisboa um mapa das linhas férreas espanholas.

Muito reconhecidamente agradecemos a oferta.

para o estrangeiro e com probabilidades de aumentar o seu número.

No Verão passado o Governo francês concedia 50.000 francos em divisas a cada cidadão que fosse ao estrangeiro, agora consente 150.000. Imagine-se o que não será o êxodo no próximo ano?!

Tenho-me debatido na Imprensa a favor do aproveitamento da massa de turistas estrangeiros que vem invadindo, nos últimos anos, o nosso País e, sobretudo, no que diz respeito aos preços dos hotéis e restaurantes, pois em alguns se tem querido tirar proveito, aumentando-os, dentro daquela falsa ideia de que quem viaja não olha a despesas e que o passageiro não volta. Acrescentarei agora que o bom nome de um país ou de uma casa comercial leva muitos anos a fazer, ao passo que a má reputação é obra de muito pouco tempo.

Tenho notado ultimamente — e com prazer — que se começa a esboçar uma vaga de baixa de preços, pois há hotéis e, sobretudo, restaurantes, que já anunciavam preços moderados, citando alguns mesmo os da diária e das refeições.

Estando o custo da vida em Portugal, em relação a 1914, à roda do coeficiente 40, o dos hotéis e restaurantes vai de 50 a 60, e se as instalações hoteleiras têm melhorado muito, e a ementa dos restaurantes e dos hotéis continua reduzida ao prato de peixe e ao de carne, com fruta apenas como sobremesa. O vinho à mesa, obrigatório por lei, deixou, em muitas casas, de ser servido em garrafas mal cheias, ou com rótulos de outras marcas, para ser apresentado em canecas de vidro ou em pichéis de agradável aspecto.

Faço votos para que a nova fórmula tome proporções de generalidade.

Linhas Estrangeiras

Foi ontem inaugurado o novo serviço do comboio «Talgo» entre Madrid-Barcelona-Madrid, com os seguintes

horários:

Madrid-Barcelona

3.^{as}, 5.^{as} e sábados

Saída Madrid (Atocha)	13,10 h
Cheg. Zaragoza	17,20 h
Saída Zaragoza	17,23 h
Cheg. Tarragona	20,58 h
Saída Tarragona	20,59 h
Cheg. Barcelona P. G.	22,05 h
Saída » »	22,08 h
Cheg. BARCELONA (Termino)	22,15 h

Barcelona-Madrid

2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as}

Saída Barcelona (Termino)	11,50 h
Cheg. Barcelona P. G.	11,57 h
Saída » »	12,00 h
Cheg. Tarragona	13,07 h
Saída »	13,08 h
Cheg. Zaragoza	16,40 h
Saída »	16,45 h
Cheg. MADRID (Atocha)	21,05 h

«Talgo», nome dado ao comboio articulado, invento do engenheiro espanhol Alejandro Goicoechea, com motor Diesel, funciona nas linhas espanholas e em algumas norte-americanas com grande êxito. Colaboraram na sua construção os engenheiros espanhóis irmãos Oriol. Desenvolve uma velocidade de 170 Km/hora.

Para informações, dirigir-se à «Delegação Oficial do Turismo Espanhol» Trav. do Salitre, 37-Lisboa, telef. 35414 ou: marcações de lugares e vendas de bilhetes, nas Agências de Viagens estabelecidas em Portugal.

“Quando foi inaugurado o caminho de ferro na linha de Cascais”

Noutro lugar deste número, publicamos, transcrito, com a devida vénia, do «Diário de Notícias», um curioso artigo intitulado «Quando foi inaugurado o caminho de ferro na linha de Cascais» e subscrito pelo distinto jornalista sr. Vasco Calixto.

Tratando-se de um assunto ferroviário de bastante interesse, não podíamos deixar de arquivar nas nossas colunas tão valioso contributo para a história dos nossos caminhos de ferro.

Quando foi inaugurado o Caminho de Ferro na linha de Cascais

Por VASCO CALIXTO

Se aqueles que hoje andam à volta dos 30 ou 40 anos de idade pouco ou nada se recordam da electrificação da primeira via férrea portuguesa, só os cavaleiros ou as damas a quem actualmente e com o maior respeito apelidamos de septuagenários ou octogenários poderão evocar os dias festivos que acompanharam as diferentes fases da inauguração dessa mesma via, quando o comboio a vapor percorreu pela primeira vez a formosa Costa do Sol. Vão passados precisamente 70 anos! Quem então poderia calcular que essa linha, construída mais de um quarto de século após o estabelecimento do caminho de ferro no nosso país, devido ao esforço de um homem a quem a Nação ficou devendo inestimáveis serviços, viria a ser a primeira via férrea a ser electrificada em Portugal?

Nasceu a linha de Cascais em plena «belle époque», de saudosa memória, quando a locomotiva já havia alcançado os mais recônditos lugares da província, quando Pedrouços era a praia elegante do lisboeta e quando o Monte Estoril levava a melhor ao então nascente Estoril, no que diz respeito à aristocrática afluência de veraneantes.

O «char-à-bancs», o «rippert» e o «omnibus» de mestre Florindo eram reis e senhores da velha estrada real, em parte construída pelo marquês de Pombal. Vencendo mil e um obstáculos e enfrentando as piores inclemências dentro dessas bamboleantes traquitanas de tracção animal, que deixavam os passageiros cobertos de pó e de lama, assim se ia a banhos para os arredores da capital. O povo, porém, e como eles os bons amigos da região, tinham esperanças de melhores dias. Não era o caso de a vizinha Sintra possuir já um cómodo e moderno caminho de ferro. Ninguém tinha rancor aos Sintrenses por esse motivo; apenas se pretendia o que era de justiça. Pediam-se unicamente transportes fáceis entre Lisboa e a bela zona debruçada ao Tejo e oceano. E um dia eles vieram!

Como já referi, a linha de Cascais teve diversas fases de inauguração, melhor se dirá, foi inaugurada a prestações, evidentemente porque assim teve de ser, e com isso nada perderam os habitantes das diversas povoações, antes pelo contrário. O primeiro troço construído, aquele que na realidade marcou a

chegada do caminho de ferro àquelas bandas, foi o de Pedrouços a Cascais. A via, com uma extensão de 19 quilómetros e dispondo de 11 estações, era dupla apenas até Caxias, sendo seus pontos terminos em Pedrouços, o local compreendido entre o Hotel Tejo (quem se lembra dele?) e a praia de banhos, e, em Cascais, o largo da Igreja da Ressurreição. Pedrouços orgulhava-se então da sua estação, que a Imprensa da época apelidava de «elegante edifício», destinado a receber o intenso movimento de banhistas. Próximo da gare, o acolhedor restaurante «Miramar» fornecia almoços e jantares a 500 e 600 réis, preços estes que nem todos podiam pagar. Para facilitar o acesso à praia, dispunham os peões de passarelas sobre a linha, o que nos faz pensar que ainda hoje essas passarelas bem necessárias eram, não só sobre a linha, mas também sobre a estrada marginal.

A inauguração do troço Pedrouços-Cascais teve lugar a 30 de Setembro de 1889 — segundo se depreende — sem qualquer pompa digna de nota. O material era modesto. O primeiro comboio, à velocidade de 15 quilómetros horários, começou a circular às 16 horas, estabelecendo-se um serviço diário de oito comboios, aos preços de 140 réis em 2.^a classe e 100 réis em 3.^a classe. Primeira classe não havia, «enquanto a linha não estivesse ligada a Alcântara». Contudo, toda a sociedade elegante recebeu de bom grado as carruagens de 2.^a classe, as quais levavam 60 pessoas e chegaram a ser elevadas a salões régios. Até Pedrouços ia-se nos vapores de Frederico Burnay, que partiam da ponte do Aterro. A nova linha férrea era considerada, porém, coisa somenos. Crismaram-na de «Ramal de Cascais».

A ligação Pedrouços-Alcântara ficara dependente da conclusão das obras do celebrado caneiro e só cerca de 3 anos depois se estabeleceu. A 6 de Dezembro de 1890 foi inaugurada esta segunda fase da linha de Cascais, passando a via a ser dupla em toda a sua extensão em 1892. Parte do traçado fora construído sobre o antigo aterro, destinado anos atrás a uma linha de Sintra com início em Belém, linha essa que nunca passou de sonhos e fantasias. E é este período que nos oferece uma particularidade interessante e, por certo, já bastante esquecida. Durante alguns anos a estação terminos da linha de

Cascais foi a do Rossio! Concluído o túnel entre Campolide e Alcântara, por ali seguiam os comboios, como ainda hoje sucede com as composições de mercadorias. Facilitando o acesso ao centro da cidade, a Companhia procurou deste modo satisfazer os interesses do público.

A 4 de Setembro de 1895 temos terceira inauguração na linha de Cascais. Concluído três dias antes o troço de Alcântara ao Cais do Sodré, completou-se dessa maneira a ligação Lisboa-Cascais por caminho de ferro.

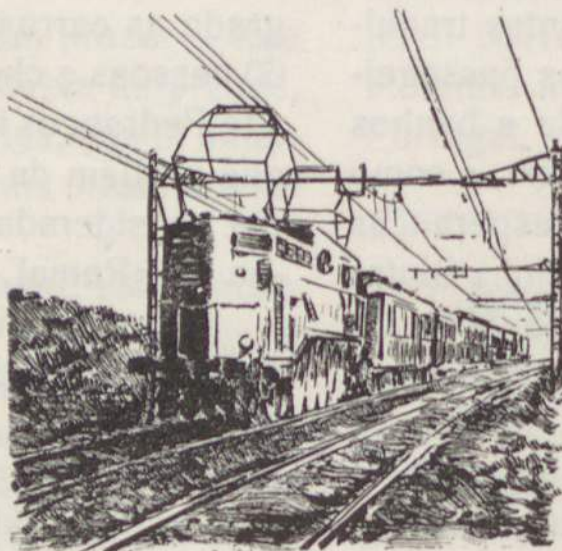
A nova estação, inaugurada também a 4 de Setembro de 1895 e da qual Matias da Luz veio a ser primeiro chefe, era um modesto barracão de madeira, possuindo uns cais de embarque, também de madeira, mas, no entanto, suficientemente vastos para dar vazão ao movimento de passageiros que se previa.

A inauguração da estação do Cais do Sodré e da ligação com Alcântara teve um cunho mais festivo, talvez por constituir a conclusão da linha. O primeiro comboio, levando os chefes de exploração, de tracção e movimento e vários inspectores, partiu às 6 horas, e durante o dia entraram e saíram 27 composições, correndo tudo na melhor ordem. A afluência de passageiros foi enorme, calculou-se em dois mil, tendo-se vendido para a viagem inaugural 90 bilhetes no Cais do Sodré, e mais 24 no apeadeiro de Santos.

Estava, enfim, inaugurada a linha de Cascais em toda a sua extensão! Porém, poucos dias não eram passados, um aborrecido contratempo perturbou a existência do novel caminho de ferro, travando-se acesas polémicas à sua volta. Devido ao temporal,

a ponte sobre o rio Jamor, na Cruz Quebrada, abateu, o que determinou a interrupção do serviço, a supressão de alguns comboios e os necessários trasbordos no local. A velha ponte, contando quarenta anos de existência, havia sido construída em 1855 pelo primeiro concessionário da hipotética linha de Belém a Sintra, o conde de Clarenge-Lucote, e era assente sobre estacaria. Apesar desse desaire, não esmoreceu a companhia e imediatamente foi construída uma ponte provisória, formada por duas vigas metálicas, enquanto a obra definitiva não se ergueu.

Trinta e um anos decorrem entretanto. A 15 de Agosto de 1926, a Sociedade Estoril, arrendatária da linha desde 1918, oferece ao País a primeira via férrea electrificada. O comboio inaugural partiu do Cais do Sodré às 11 horas e todo o trajecto foi percorrido no meio do maior entusiasmo do povo dos arredores e da própria capital, vindo a população à linha saudar o comboio. Em Algés foi entregue uma festiva mensagem, em Santo Amaro de Oeiras grupos de meninas jogaram mãos cheias de «cofetti» para o interior das carruagens, todas as estações vestiram as suas melhores galas e todo o povo rejubilou com o útil melhoramento. Fausto de Figueiredo, português de raça e grande obreiro de tudo quando estava de pé, deve ter vivido nesse domingo de Verão — que já lá vai há 33 anos — momentos inolvidáveis! A linha de Cascais, graças ao dedicado amor que até à hora derradeira lhe votou esse grande cultivador do progresso, sofria profunda transformação. Para a alcota do esquecimento se lançou então a lembrança do fumegante comboio que no final do século passado começara a circular!



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A homenagem do novo embaixador do Brasil a quatro grandes figuras portuguesas

No dia 9 do corrente, o ilustre diplomata, sr. dr. Negrão de Lima, entregou ao sr. Presidente da República, no Palácio Nacional de Belém, em solene audiência, as cartas que o acreditam como embaixador do Brasil junto do Governo Português. À cerimónia assistiu o sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar, Presidente do Conselho, na sua qualidade de Ministro, interino, dos Negócios Estrangeiros. Pelo número e qualidade dos diplomatas e altos funcionários da Embaixada do Brasil e do nosso Ministério dos Negócios Estrangeiros, a cerimónia revestiu-se de extraordinário brilhantismo além do alto significado político. Duas nações, orgulhosas uma da outra, deram-se as mãos, leal e fraternalmente, na manhã desse dia.

Após a cerimónia, o novo embaixador do Brasil dirigiu-se para o Mosteiro dos Jerónimos, onde prestou homenagem, primeiramente ao herói da epopeia marítima e da raça lusíada, Vasco da Gama, em cujo túmulo colocou uma enorme coroa de cravos vermelhos e crisântemos, em seguida a Luís de Camões, «Génio poético da Comunidade Lusíada», junto de cujo túmulo colocou uma coroa semelhante à anterior, composta de rosas-creme, lírios e crisântemos.

De tarde, o sr. dr. Negrão de Lima depôs na sepultura do almirante Gago Coutinho outra coroa, para reverenciar — palavras suas — «a memória de um herói das duas pátrias, águia gloriosa que, neste século, reviveu nos céus a imortal epopeia que os seus maiores realizaram nos *mares nunca dantes navegados*». Esta semana, o ilustre embaixador do Brasil irá a Santarém, e, na Igreja da Graça, um dos mais belos monumentos góticos da capital do Ribatejo, prestará igualmente homenagem ao navegador Pedro Álvares Cabral, a quem se deve o descobrimento das Terras de Santa Cruz.

Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Camões e Gago Coutinho são quatro grandes figuras que pertencem à comunidade da língua portuguesa e da civilização cristã. Como brasileiro, o sr. dr. Negrão de Lima não podia, ao chegar a Portugal — velho solar da Raça — deixar de lhes prestar sentida homenagem.

Neste momento em que o Mundo vive sob a ameaça de desentendimentos graves, Portugal e Brasil oferecem um significativo exemplo de amizade e procuram cimentar uma necessária política de colaboração mútua.

Arte Religiosa



NOITE SANTA — Quadro de Corregio (António Allegri, pintor italiano, natural de Corregio — 1494-1534)

NATAL

*Turvou-se de penumbra o dia cedo;
Nem o sol despertou no meu beiral!
Que longas horas de Jesus! Natal...
E o cepo a arder nas cinzas do brasedo...*

*E o lar da casa, os corações aos dobres,
É um painel a fogo em seu costume!
Que lindos versos bíblicos, ao lume,
Plo doce Príncipe cristão dos pobres!*

*Fulvas figuras pra esculpir em barro:
À luz da lenha, em rubro tom bizarro,
Sou em Presépio com meus pais e irmãos.*

*E junto às brasas, os meus olhos postos
Nesta evangélica expressão de rostos,
Ergo em graças a Deus as minhas mãos.*

Afonso Duarte

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Dezemb. de 1909)

Companhia de Benguella

Realizou-se no dia 6 do corrente a assembléa geral desta companhia para apresentação e discussão do relatório e contas do anno de 1908.

Este documento é muito importante para se conhecer a situação actual da companhia e o valor d'aquella concessão, tão guerreada quando foi feita pelo distinto homem de Estado sr. Teixeira de Sousa, e nas condições em que foi feita, as mais vantajosas para o paiz.

A politica lançou, então, mãos a essa obra para a apontar como a perda da nossa provincia; pois ella vae provando agora que os seus effeitos benéficos lhe grangearão, no futuro, o titulo de salvadora.

Bellezas das luctas dos nossos partidos, então, como agora, como sempre, olhando sempre com vista envenenada o que fazem os contrarios.

O porto de Lobito, que, em 1905, só teve um movimento de 68 navios entrados medindo 84.125 toneladas, recebeu, em 1907, 132 navios com 328 732 toneladas, o que não surprehende porque n'esse anno entraram em força os abastecimentos de material para a linha, e nos primeiros mezes do anno corrente, em que esse facto já não se accentua de uma forma tão energica, temos já 66 navios com 179.238 toneladas; isto é, em seis mezes o que antigamente representava um anno, quanto ao numero de navios, e o duplo da tonelagem annual.

No movimento de passageiros também o augmento foi importante, sendo:

Em 1905	de	1.508
» 1906	»	880
» 1907	»	6 601
» 1908	»	4.877
» 1909 até junho	»	760

Deve-se notar que, no movimento de 1905, figuram incluídos os trabalhadores, africanos e asiaticos, entrados para a construcção do caminho de ferro; no de 1907, os repatriados e os entrados que os vieram substituir, e no de 1908 os repatriados d'estes.

O movimento de mercadorias também progride, sendo espantoso o da exportação.

Abstraindo o de material para o caminho de ferro, o seu valor foi em contos de réis:

	Importação	Exportação
Em 1905	809	384
» 1906	504	659
» 1907	644	677
» 1908	405	774
» 1909 até junho	285	621

Informa o relatório que o que se refere á exportação, no segundo semestre do anno corrente, será muito superior ao primeiro, o que elevará o total a mais do triplo do anno de 1905.

Quando a linha attingir o planalto, isto é, a partir do kilometro 320, também o movimento de importação augmentará extraordinariamente, porque até hoje o que impede o seu desenvolvimento é a difficuldade dos transportes.

Como se sabe, nos termos do contrato de concessão, modificado pelo de 1 de julho ultimo, que publicámos aqui em 16 de julho, aquelle ponto deve ser attingido até 31 de dezembro do proximo anno.

A empreitada de construcção d'este troço, do Cubal, kilometro 198 até o 320, foi adjudicada á casa Pauling & Companhia de Londres, uma das mais acreditadas em trabalhos d'este genero, e fazendo actualmente a construcção de outras linhas na Africa central.

As cargas e descargas na ponte-caes do Lobito também augmentam.

Tendo sido de 10 186 toneladas em 1908, já nos sete mezes do anno corrente se elevaram a 7.541 toneladas. Este serviço está por tal forma organizado que em um só dia se procedeu, em junho ultimo, á descarga de dois vapores, e de tarde ficando um livre deixou o logar a outro que ainda começou a descarregar.

De outra occasião em 32 horas de trabalho consecutivo fez-se a descarga de 700 toneladas de mercadorias.

A construcção da linha, que está pronta até o kilometro 198, foi retardada alem deste ponto, pela necessidade de se estudar uma variante para a sua continuação até o planalto, fazendo-a entrar ahi por uma portella de menor altitude, o que diminue consideravelmente as rampas e permite curvas de maior raio.

Os movimentos de terras serão, assim, menores, e a diminuição de rampas com o alargamento das curvas barateará mais a exploração.

Nos pontos extremos foram construidos triangulos de linha, como se usa na linha da Siberia, para a inversão de direcção de machinas.

Outras obras importantes em varios pontos da linha, se effectuaram enquanto se procedia áquelles estudos, indo recommençar agora a construcção, segundo a nova directriz.

O trafego tem augmentado mais do que o proporcional á abertura dos troços que vão sendo entregues á exploração.

O numero de passageiros e respectivo producto foi o seguinte:

1905	759	778\$500 réis
1906	5.187	4:691\$100 »
1907	23.784	18:366\$005 »
1908	25 957	17:924\$935 »
1909, 7 mezes	17 230	11:387\$800 »

A pequena diminuição nas receitas em 1908 sobre 1907 proveio de naquelle anno se ter começado o serviço de 2.^a classe, passando a ella uma parte dos passageiros de 1.^a e também uma boa quantidade dos que, sem essa classe, se sujeitariam a tomar a 3.^a. Foi, como se vê, uma boa medida.

As mercadorias e gados tiveram o seguinte movimento e receita:

1905	1.009	toneladas	4:712\$446
1906	2.460	»	5:161\$228
1907	5.018	»	16:593\$102
1908	7 151 e 452	cabeças de gado	27:305\$929
1909, 7 mezes	7.831	305 idem	20:913\$157

A receita total que, em 1907, fôra de 34:959\$107 réis, elevou-se em 1908 a 46:410\$614 e já nos sete mezes de 1909 subia a 35:346\$372 réis, ou uns 306\$00 réis por kilometro, rendimento já lisongeiro para um caminho de Ferro colonial, muito mais que se trata de um troço que ainda não alcança as verdadeiras fontes de trafego, a cuja conquista a linha se destina.

A experiencia que o inverno passado fez á linha provou a boa construcção. As extraordinariamente intensas chuvas do fim de 1908 e principios do anno corrente pouco a fizeram soffrer; tão pouco que apenas houve, por medida de prudencia, que reforçar alguns aterros, dar maior inclinação a uma ou outra trincheira, e alargar aqueductos. Como unica obra de certa importancia substituiu-se o aqueducto de Caimbambo, ao kilometro 163, por uma ponte de 10 metros de vão.



O Caminho de Ferro e a ponte de Colónia foram inaugurados há 104 anos

Os caminhos de ferro, que em todo o mundo servem de traço de união entre as cidades e as pátrias, pondo em contacto permanente o comércio dos costumes, das ideias e das índoles das populações civilizadas, desmentem praticamente o teorema geométrico da linha recta — a mais curta distância entre dois pontos. Com efeito, o comboio é ainda o mais rápido, mais seguro e mais perfeito meio de transporte e comunicação terrestre. Para ligar duas terras, não lhe interessa a distância, muitas vezes duplicada pelos obstáculos naturais. E às vezes dá longos rodeios, nos seus infundáveis carris, para levar ao *Terminus* o interesse das regiões intermédias, colocadas embora em zonas afastadas da sua rota e em lugares de difícil acesso. Mesmo assim, não deixam de ser a mais curta distância entre a estação de partida e a estação de chegada as longas curvas e as frequentes quebradas da sua trajectória possante e luminosa.

O caminho de ferro do Norte, que liga, entre si, tantas cidades, tantas vilas e tantas terras de progresso e beleza, não o faz senão num longo percurso, num rodeio de respeitável distância. A verdade é que se por um lado existe a vantagem — que não é pequena — de estarem ligadas e em contacto fecundo as diversas terras desse percurso, certo é também que por outro lado o factor tempo se sente consideravelmente prejudicado com a distância — origem da demora. Um comboio que tem que passar por muitas terras, ligar muitas regiões e pôr, por conseguinte, uma grande distância entre a estação de partida e a estação de chegada, perde na demora o que conseguiu no intercâmbio apostado a essas mesmas regiões. Foi para evitar este inconveniente que a Companhia, decidindo com critério, se tornou proprietária da linha Charleroi-Erquelines, na Bélgica. Ligou-a à de Paris-São Quintino por um troço de 85 quilómetros, que atravessa, no seu percurso, o centro de uma das mais ricas bacias hulfíferas da Europa. Deste modo, o trajecto entre Paris e Colónia ficou encurtado em, aproximadamente, 100 quilómetros.

A linha de São Quintino-Erquelines, obra dos

engenheiros Protche e Guillon, encerra trabalhos de arte de grande importância. Merecem menção, entre outros, o viaduto de Selle, próximo de Cateau-Cambrésis, de 176 metros de comprimento e 24 de altura média; a ponte de esguelha de Bazuel; a ponte direita de Haumoul, etc. A paisagem destas regiões não tem, contudo, belezas e atractivos. Só depois de se passar Erquelines é que o aspecto do país muda consideravelmente para melhor, em tons de encantamento e em coloridos de poesia. A partir daquele ponto a linha atravessa dezasseis vezes o Sambre, que, por isso, nunca se perde de vista. É uma paisagem encantadora — maravilhoso prefácio daquela Suíça Belga, que começa em Charleroi para terminar às portas de Aix-la-Chapelle.

Não diremos nada do trajecto entre a cidade que encerra o túmulo de Carlos Magno e aquela onde Rubens nasceu. É um país rico, e, por isso mesmo, pouco pitoresco, nas coisas banais que nos mostra. Largas planícies, alguns bosques, bonitas vilas, eis o que se observa naquela zona e que não falta, por toda a parte, no centro da Europa. Por isso o viajante pode, sem esforço e até com justificado entusiasmo, reservar o melhor da sua curiosidade e da sua admiração para a majestosa catedral de Colónia e para as magníficas igrejas romanas que esta cidade possui. São também um atractivo paisagístico de incomparável beleza as margens do Rheno, que, largo e majestoso, conserva ainda, neste sítio, os seus foros de grande rio, antes de se ir perder obscuramente nas areias da Holanda.

O que a Companhia do Norte fez para o trânsito directo com a Alemanha, a Prússia fê-lo de igual modo, com o mesmo sentido de aproximação e de ligação entre as duas regiões. Não há, desde Bâle até à serena Holanda, nenhum ponto fixo sobre o Rheno, que assegure a ligação das duas margens. Com os primeiros gelos, as rudimentares pontes de barcos são retiradas para a margem, porque se tornam quase inúteis. Então a passagem fica, senão impraticável, pelo menos bastante perigosa. A ponte de barcos, com piso de taboado, está, de si, sujeita a várias emergências e diversos perigos. Uma enchente, um caudal podem produzir-lhe uma rotura imediata. Com o rio semigelado, a passagem faz-se em pequenos barcos, que apesar da perícia dos

barqueiros, dextros no exercício de manobras, vão, por vezes, chocar-se contra os blocos de gelo, o que provoca sempre o baloiço incómodo e o perigo provável de um banho bastante frio. Este estado de coisas teve um fim rápido. Colocada solenemente pelo rei da Prússia a primeira pedra da ponte que liga Deutz a Colónia, a Alemanha do sul com a do norte, este trabalho formidável da engenharia avançou, a passos de gigante, e concluiu-se, com óptimos resultados, em pouco mais de um ano. Por uma feliz combinação, cuja iniciativa pertence à França, que a pôs em execução na bela ponte de Bercy da estrada de cintura, a ponte de Colónia dá passagem, ao mesmo tempo, ao caminho de ferro, aos veículos e aos peões. É uma encantadora diversão para estes últimos poderem observar, sob estas arcadas, ao abrigo do sol e da chuva, o espectáculo animado e esplêndido deste rio, que, depois de ter esboroadado os rochedos das margens, vem perder-se nesta areia finíssima que ele próprio transportou.

A inauguração daquele troço de caminho de ferro efectuou-se sem nenhuma solenidade e sem a mínima pompa, o que foi deveras estranho para um acontecimento daquela envergadura. Mas a administração da Companhia do Norte preferiu distribuir pelos pobres das diversas comunas, atravessadas pela linha, o dinheiro que teria gasto com festas inúteis. A multidão, a grande e ingénua interessada de todos os acontecimentos, correu, em massa, à inauguração, verificando assim a importância do referido percurso, que foi um dos grandes factos da história universal dos caminhos de ferro.

O primeiro comboio partiu. Uma hospitalidade franca e cordial aguardava os viajantes, conduzidos até Colónia por Polak, chefe do secretariado, e por Ohnet, chefe do movimento comercial. Na Prússia, a Companhia do Caminho de Ferro de Verviers-Colónia, representada por Häuchecorne, comemorou o facto com um faustoso banquete, onde foram trocados calorosos brindes, pelas suas partes. Estas demonstrações patrióticas, de mistura com vinhos capitosos e quentes, não são de molde a levar os príncipes a uma total aproximação, mas o caminho de ferro que se inaugurou, e pelo qual se bebeu, é bem um traço de união a ligar duas fronteiras e dois povos, no progresso e na paz.

Os ónibus — A sua origem

As carruagens denominadas ónibus — da palavra latina «omnibus», que significa «para todos» — são de origem francesa e datam do meado do século XVII.

A burguesia já nessa época tinha coches e carruagens para se fazer transportar de um a outro ponto de Paris, porém, para as classes menos abastadas, não existia um sistema de veículos públicos

destinados a fazer comunicar regular e economicamente entre si os diferentes bairros e que seguissem um itinerário estabelecido. Foi em consequência desta necessidade que três gentis-homens da corte de Luís XIV: o duque de Roannés, o marquês de Ponches e o marquês de Creunan, conceberam a ideia de fazer circular ónibus na grande cidade.

Foram, pois, autorizados por carta de lei de 1662 a fundar uma empresa de carruagens, que fariam sempre as mesmas carreiras em Paris de um a outro bairro, partindo sempre a horas determinadas, qualquer que fosse o número de pessoas que se apresentasse a essas horas, e mesmo quando ninguém aparecesse.

Estas carruagens foram denominadas carruagens a cinco soldos, por ser o preço de cada carreira.

Principiaram a funcionar em 18 de Março de 1662, e obtiveram desde logo grande voga, mas bem depressa o governo teve a triste ideia de proibir o seu uso aos operários, aos militares e a outras classes da população; o número dos que se podiam aproveitar dos ónibus não foi pois o necessário para ocorrer às despesas, o que obrigou a companhia a dissolver-se.

Ficaram, pois, no esquecimento durante século e meio as carruagens a cinco soldos, quando alguns especuladores trataram de as fazer reviver, e em Londres, em 1820, reaparecia este novo sistema de carruagens.

Nantes (1827) e Paris (1828) seguiram-lhe logo o exemplo e foi nesta última cidade que tais carruagens foram baptizadas com o nome de *omnibus*, tão bem adequado ao seu fim. O preço foi, de princípio, fixado a cinco soldos, mas pouco tempo depois foi elevado a seis.

Não falta quem atribua o invento a Pascal, porém nunca tal se provou; o que é certo é ter este grande geómetra e filósofo concorrido com grandes capitais para a empresa do duque de Roannés, seu amigo.

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA 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-Mor, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — **LISBOA**

Telefone **66 4972**

Recortes sem comentários

Casamento e lambada

Um caso sério, o que sucedeu em Meinedo e foi comunicado ao *Diário Ilustrado*, de onde o extraímos com a devida vénia:

«MEINEDO, 16 — Acabou em batalha campal um casamento que se realizou na igreja desta localidade, pois o noivo tinha duas e não apenas uma rapariga à sua espera no adro.

O noivo, José Moreira, ferroviário, marcara o casamento com Helena Nogueira, mas à última hora apareceu um ... «convidado surpresa» — certa rapariga de Valongo, a afirmar que o Moreira lhe devia casamento.

Entre a numerosa assistência formaram-se dois aguerridos partidos e, dentro de momentos, rija cacetada chovia entre mais de uma centena de pessoas.

Com grande dificuldade, os noivos conseguiram entrar na igreja que ficou cheia até à porta, não só pelo convidados, mas, ainda, por muitos curiosos que se juntaram para assistir à «batalha».

O pároco, na impossibilidade de casar duas raparigas com um só homem, pediu a comparência da G. N. R. do posto de Penafiel: um tenente, um sargento e três praças que se viram em dificuldades para escoar o templo, bem como a rapariga de Valongo.

O casamento acabou por se realizar-se com a G. N. R. a proteger os noivos. Durante o jantar de bodas o noivo teve certa dificuldade em comer os saborosos pitéus, pois lhe tinham cabido alguns dos mais fortes bofetões...».

(De «Gazeta de Cantanhede»)

Vacas embriagadas

STANTON (INGLATERRA), 16 de Novembro. — Dezasseis vacas que passaram o fim de semana embriagadas, voltaram à dieta de água e erva.

A proprietária, Anne Potis, verificou, no sábado, que a manada procedia da maneira mais estranha. Alguns dos animais mugiam em sinal de felicidade, outros soluçavam e os restantes dormiam plácidamente.

Só mais tarde lhe ocorreu a explicação. As vacas haviam ingerido, acidentalmente, uma importante quantidade de cevada, que lhes fermentou no estômago, produzindo os efeitos da embriaguez.

Os fazendeiros tiveram de amarrar as vacas e conduzi-las até um riacho, onde a água fria produziu os efeitos desejados.

Eleição de «Miss Mundo»

Informam da cidade do Vaticano, que «L'Osservatore Romano» compara o concurso para eleição de «Miss Mundo» a uma feira de gado, a uma corrida de cavalos, a uma exposição canina e pergunta por que razão as concorrentes não podiam aparecer completamente vestidas «mesmo para entronização e coroação».

Num fulminante comentário publicado no jornal, o seu editor Conde Dalla Torre, afirma que «Miss Mundo» aparecia na nudeza de um escandaloso fato de banho «ad hoc».

As descrições pormenorizadas das suas qualidades, publicadas pelos jornais, poderão levar uma pessoa a pensar num catálogo de uma feira de gado.

L'Osservatore Romano acrescenta irónicamente que a Holanda «certamente terá maior orgulho em «Miss Mundo» do que em Erasmus ou Hugo Grotius».

Escapou por um triz...

A senhora dirige-se ao hospital a fim de saber o resultado de uma análise de sangue. Foi em Inglaterra.

Apenas chegou, sentou-se numa sala de espera e ficou a aguardar pacientemente, embora com a ansiedade própria do momento, que lhe trouxessem os dados que procurava.

Em vez disso, chega uma enfermeira que a convida gentilmente a meter-se na cama. Achou estranho, mas obedeceu.

Naturalmente, era necessário proceder a nova extração de sangue.

Passados instantes, uma equipa de médicos e enfermeiras com máscaras aproximava-se. Colocaram a senhora numa maca. O seu espanto, a cada instante, subia de ponto. Afinal, que queria dizer tudo aquilo?

Dai a instantes, entrava na sala de operações. Os olhos da dama arregalavam-se. Que brincadeira de mau gosto — pensava de si para si.

E tudo continuava a desenrolar-se, indiferente ao pasmo da doente.

Agora colocaram-na sobre a mesa das operações. O coração da «doente» dá um pulo.

A equipa nota-o e tranquiliza-a: «Não se assuste minha senhora, é a coisa mais natural do mundo». E a senhora tranquiliza-se por instantes. «Tanto aparato para uma simples extração de sangue?!...»

Depois, um médico aproxima-se e diz-lhe: Vou fazer-lhe uma injeção, senhora Taylor.

— Mas eu não sou a senhora Taylor — responde a dama com vivacidade. Vim ao hospital para saber o resultado de uma análise de sangue.

— Ah! Vossa Excelência não é a Senhora Taylor? Então queira desculpar.

Do «Notícias de Beja».

Senhoras: cautela com a saúde

O Governo dos E. U. A. provocou a redução do número de cores de «bâtons» para os lábios, pois a Direcção de Géneros e Medicamentos ordenou a suspensão de 17 corantes, que são obtidos a partir do alcatrão e que eram principalmente utilizados em «bâton». Esses 17 corantes ficam eliminados da lista dos admitidos sem restrições em medicamentos e produtos de beleza.

A proibição está ao abrigo da lei federal que especifica dever ser banido qualquer corante obtido do alcatrão que, em quantidades apreciáveis, seja nocivo a cobaias (mesmo que não o seja em quantidades inferiores).

Experiências feitas com a alimentação desses animais, na qual se incluíram aqueles 17 corantes — compreendendo tons de encarnado, alaranjado e amarelo — demonstraram a sua nocividade.

Do «Jornal do Médico».

Uma pinça de quinze centímetros no abdómen do doente

QUEBEC, 3. — Um médico desta cidade, dr. Paul Gilber-te, deverá pagar, por decisão do tribunal, a quantia de 22 129 dólares, a um dos seus antigos doentes em cujo abdómen se esqueceu, em Julho de 1950, durante uma operação, de uma pinça hemostática com 15 centímetros de comprimento.

Esta só foi retirada em 1956, depois de fortes dores sentidas pelo doente.

Entregue o caso ao tribunal, este só agora lavrou a sua sentença. — (F. P.)

O Palhaço «Quinito»

Chama-se Joaquim da Purificação Santos, é setubalense de gema, mas veio com sua família viver para Almada, com a verde idade de 12 anos, e na nossa vila se manteve até aos 19; hoje, com 37 anos, é o mais aplaudido artista português!... No Coliseu dos Recreios, a famosa casa de espectáculos por onde têm passado tantas figuras da cena, levanta-se diariamente uma multidão de espectadores que aplaude com entusiasmo o palhaço que salta, canta e ri... E mais — Quinito é um ginasta sem medo dos trapézios!

Este palhaço — ginasta que acaba de ultrapassar as portas da fama e do triunfo, e cujos êxitos foram largamente comentados pela Imprensa lisboeta, encetou os primeiros passos de artista no Grupo Cénico da «Sociedade Filarmónica Incrível Almadense». Da nossa «galeria» vão também vivas felicitações para Quinito — Um grande artista que no palco da velha «Incrível» recebeu as primeiras palmas.

N. S.

(Do «Jornal de Almada»)

Brigadeiro Santos Costa

No último Conselho de Ministros foi promovido ao posto de brigadeiro o antigo Ministro da Defesa, ex.^{mo} sr. coronel Santos Costa.

O novo brigadeiro do Exército Português bem merece as estrelas de brigadeiro, conquistadas pelo curso brilhante que fez, pelo seu carácter e pelo que conseguiu durante a gerência da pasta que tão dignamente sobraçou como se fosse, e foi, uma espada de comando.

Elogiámos sempre Norton de Matos porque vimos nele um Português, um grande soldado, um carácter. Vivia para o Exército. Separavam-nos ideais religiosos, mas unia-nos o amor à Pátria comum.

Com a mesma isenção, o mesmo amor à Pátria, o mesmo reconhecimento do valor do novo Brigadeiro, aqui estamos a dar-lhe os parabéns. O Exército não pode deixar de ufanar-se por ter nos seus postos de comando um oficial tão distinto como o Brigadeiro Santos Costa.

(De «O Mensageiro»)

De Caixeiro-viajante a maquinista ferroviário

REGENSBURG (ALEMAHA FEDERAL). 5 — Um caixeiro-viajante, que apostou com um maquinista em que podia pôr em andamento uma locomotiva, ganhando 10 marcos, recolheu à cadeia, durante um mês, sob a acusação de «pôr em perigo os serviços de transporte».

A aposta foi feita quando o maquinista fazia observações acerca do lauto almoço que o caixeiro-viajante, George Schramm, de 45 anos, comia numa cantina. Schramm retorquiu: «Se V. tivesse aprendido algo de sensato, podia ter um almoço igual a este».

Schramm aceitou, depois, o desafio do maquinista, que apostou em que ele não podia pôr a andar a sua locomotiva, que se encontrava na estação de recolha. O caixeiro-viajante subiu para a cabina da máquina, começou a mexer nas alavancas e manivelas e saltou da locomotiva para os braços da polícia, de guarda à estação, quando a máquina saía, sem ninguém, para fora do posto de recolha. — R.

Conselho da lugar-tenência

Na manhã do dia 1.º de Dezembro o Senhor Dom Duarte esteve reunido com o seu novo lugar-tenente, sr. general Bernard Guedes e com alguns membros do novo Conselho da Lugar-Tenência tendo aquele ilustre oficial-general tornado pública a sua nomeação para o referido cargo e dirigido uma mensagem aos portugueses que noutro lugar publicamos com o devido destaque.

* * *

O novo Conselho da Lugar-Tenência é constituído pelos srs.: dr. José Pequito Rebelo, Conde de Caria, prof. dr. Arnaldo Miranda de Barbosa, prof. dr. Guilherme Braga da Cruz, prof. dr. Manuel Gomes da Silva, dr. Henrique Martins de Carvalho, dr. Alfredo Alberto dos Reis, eng.º Luís de Azevedo Coutinho, dr. Simão Pinto de Mesquita e eng.º Vasco Maria Eugénio de Almeida (Conde de Vilalva) e D. Caetano de Lencastre (Alcáçovas).

(De «O Debate»)

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

Imprensa

Pedro Correia Marques

Também desejamos entrar no número dos que, tão justamente, felicitaram o ilustre jornalista Pedro Correia Marques por ter completado, há poucos dias, 13 anos sobre a data em que assumiu a direcção do diário «A Voz».

Foi nesse diário, sob a direcção de Fernando de Sousa, que Pedro Correia Marques, então já um jornalista de inegáveis méritos, tomou posse completa, pelo estudo, pela aquisição de uma invulgar cultura política, de todos os seus recursos de profissional da Imprensa, dos mais completos e brilhantes. Fernando de Sousa, que o estimava e admirava, teve nele não apenas um amigo leal, mas também um colaborador notável.

Jornalista de ideias, que defende sempre com desassombro, tem, naturalmente, adversários, mas esses próprios adversários o respeitam, e, muitos deles, nutrem por ele uma forte amizade. É que nesse grande jornalista, sempre igual e fiel a si mesmo, o talento e o carácter encontram-se à mesma altura.

Em treze anos no posto de director de «A Voz», o jornalista e o diário formam como que uma só entidade, pois já não concebemos o jornal sem o seu director, e sempre que pronunciamos o nome de

Receitas dactilografadas

Por se terem verificado enganos, alguns até fatais, por difícil compreensão da letra dos médicos por parte dos farmacêuticos, o Ministério da Saúde da Suécia determinou que as receitas médicas fossem dactilografadas, ficando os farmacêuticos proibidos aviá-las sempre que apresentassem manuscritas.

Parece-nos muito estranha esta noticia, que nos limitamos a reproduzir da imprensa diária.

Do jornal «O Médico»

A duração média da vida humana será de 100 anos

O Dr. Edward Bortz, médico de Filadélfia, afirmou em Regina, numa conferência sobre a velhice e as doenças prolongadas, que «dentro de duas ou três décadas a média normal da vida será de 100 anos».

Os planos para auxiliar a velhice devem ir mais longe do que construir asilos e isolar os velhos da sociedade, declarou o Dr. Bortz. Os jovens devem ser educados pensando que o período normal de vida de uma pessoa é de 100 anos.

Isto equivaleria a dizer que se acabaria com a idade da reforma, tal como existe no momento presente. Aos 60 anos uma pessoa estaria preparada para iniciar uma segunda carreira durando até aos 90 anos. Os últimos 10 anos, depois dos 90, poderiam ser considerados como um período de repouso, acrescentou aquele médico.

(Do «Jornal do Médico»)

Pedro Correia Marques acode-nos logo à lembrança o título de um dos mais notáveis diários do País.

A Pedro Correia Marques, o nosso cordial abraço de felicitações.

«Diário Ilustrado»

Entrou no 4.º ano de existência o «Diário Ilustrado», da competente e distinta direcção do sr. dr. Manuel Nunes Correia.

Jornal de feição moderna, o «Diário Ilustrado» trouxe para as suas colunas assuntos de vivo interesse e soube conquistar, com dignidade, o seu lugar tornando-se verdadeiramente popular.

Ao seu ilustre Director e distintos colaboradores as nossas felicitações e votos de longa vida.

Brindes e Calendários

Em comemoração do 150.º aniversário da sua fundação, a importante firma alemã, de Kassel, HENSCHEL, tão conhecida em Portugal pela colaboração prestada aos nossos caminhos de ferro e de que é representante o nosso distinto amigo sr. Carlos Empis, editou um luxuoso e artístico calendário para 1960.

Este calendário oferece-nos, além de uma fotografia da «cidade Henschel», magníficas reproduções, a cores, de quadros de alguns pintores célebres.

Agradecemos ao sr. Carlos Empis a gentileza da oferta de um exemplar deste artístico calendário.



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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados, das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças anorectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Publicações recebidas

Beco do Alegrete — Crónica da Vida alfacinha — por Armando Ferreira

O sr. Engenheiro Armando Ferreira, nosso ilustre colaborador, é um autêntico homem de letras. Crítico literário e de teatro, impôs-se também, e de há muito, como humorista. Os seus leitores e admiradores formam legião. Uma legião imensa. Uma legião que aumenta constantemente de crónica para crónica e de livro para livro.

Guimarães Editores acabam de lançar a 2.^a série das suas «crónicas da vida alfacinha» — *Beco do Alegrete*. São páginas que se lêem com interesse, num sorriso permanente. O eng.^o Armando Ferreira é dono de uma prosa dúctil, espontânea, viva e a sua graça é tão natural, tão fácil, e os trocadilhos saltam, ligeiros, como no campo, pelo estio, saltam os gafanhotos. Mas, cuidado! No campo, além daqueles elegantes e eméritos saltadores, voam também as sussurantes e operosas abelhas, que fabricam o mel e dão, às vezes, a sua ferroadada...

Herdeiro da graça de Gervásio Lobato, que foi um dos dilectos amigos de D. João da Câmara, o eng.^o Armando Ferreira reuniu nesta 2.^a série do *Beco do Alegrete* vinte e seis graciosas crónicas, como, por exemplo, *Os Tarzans do Alegrete*, *O 3.^o Congresso Internacional de imitadores de vozes de animais* e o último, *Um asno em pessoa*, que, além de muito bem escrita, é do melhor, em sarcasmo, em profundidade crítica, que tem saído da pena de humoristas portugueses.

A capa deste volume é ilustrada por Stuart.

Anuário dos CTT-1957

Recebemos o Anuário dos CTT de 1957, com informações de interesse.

O tráfego, sempre em marcha ascensional, atingiu, no ano em referência, os seguintes números:

— exploração postal, 427 839 milhares de unidades de tráfego postal, sendo 407 843 milhares de unidades de correspondência ordinária, 17 431 milhares de registos e 2 565 milhares de encomendas postais.

— exploração telegráfica — 3 677 milhares de telegramas;

— exploração telefónica — 325 603 milhares de conversações.

Comparando estes números com os de 1956 verifica-se que o incremento do tráfego em relação ao ano transacto foi, respectivamente, de 25 716 milhares (36 062 milhares) de unidades de correspondência, de 26 milhares (115 milhares) de telegramas e de 23 985 milhares (28 456 milhares) de conversações telefónicas.

De entre as instalações e reinstalações de CTT, há que citar, pelo seu magnífico aspecto, as estações de Paço de Arcos, Cabaços e Miranda do Corvo.

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

**BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA**

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.^a classe)

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIRO



65, Rua Áurea, 67 — LISBOA
PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



Agora —
Esquemas
completos de
electrificação
de 25 kV da

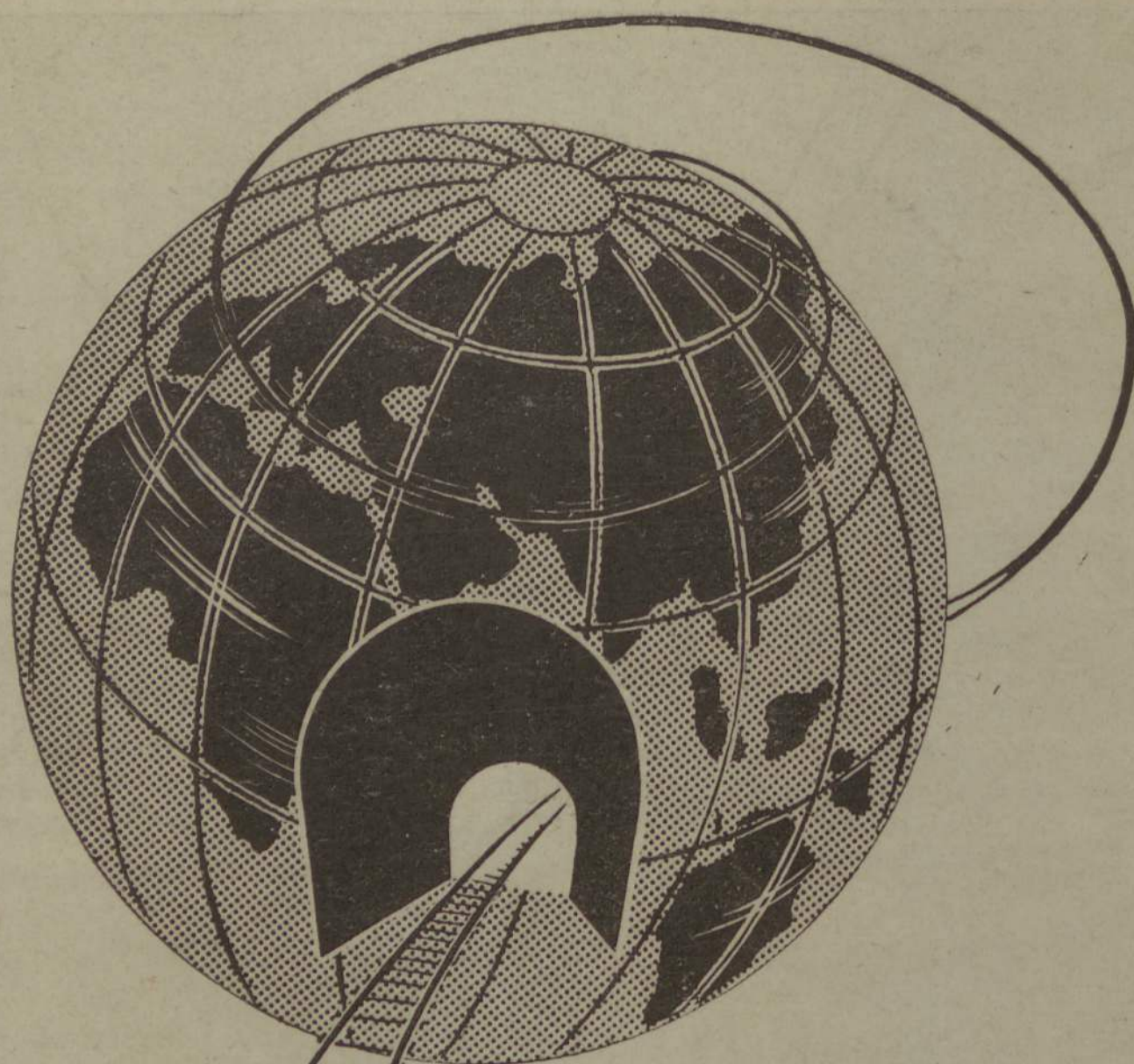


A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase prontas as primeiras unidades para as locomotivas de 25 kV dos Caminhos de Ferro Britânicos.

O EQUIPAMENTO DA G. E. C. DE ELECTRIFICAÇÃO
DOS CAMINHOS DE FERRO INCLUI:

- Estações e subestações de energia completas
- Locomotivas eléctricas de corrente alterna e corrente contínua e unidades múltiplas de comboios
- Locomotivas e vagões diesel-eléctricos
- Cabos de distribuição e sistemas de contacto gerais
- Equipamento de sinalização automática
- Aquecimento de carruagens, etc.
- Iluminação de carruagens, armazéns de classificação e estações
- Equipamento para vagões-restaurantes
- Equipamento de comunicações telefónicas
- Sistemas de altofalantes
- Sistemas de supervisão de controle a distância

THE GENERAL ELECTRIC COMPANY OF ENGLAND MAGNET HOUSE, KINGSWAY, LONDON C.W.2.
Uma Organização Inteiramente Britânica



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE