

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1453

1 — JULHO — 1948

ANO LX

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 Africa (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro da Índia, por <i>Carlos Bivar</i>	359
Viaje na sua terra	361
Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i>	362
A Estação do Rossio e os seus notáveis melhoramentos	364
Há 50 anos	367
Centenário da «Revista Militar»	367
Ferrovieiros franceses de visita a Portugal	368
Imprensa	368
Linhas Estrangeiras	369
Congresso Internacional de Caminhos de Ferro	369
O que todos devem saber.	369
Espectáculos	369
Recortes sem Comentários	370

Caminhos de Ferro da ÍNDIA

P o r C A R L O S B I V A R

PROSSEGUINDO no assunto dos artigos antecedentes, sobre caminhos de ferro da Asia, vamo-nos hoje ocupar dos da Índia, essa vasta península célebre desde os tempos mais remotos, teatro de notáveis acontecimentos históricos cuja grande cultura ocupa lugar proeminente nas fileiras da civilização mundial.

Pelo irrequietismo dos seus habitantes a sua rememoração está sempre actualizada. A grandiosidade dos seus monumentos sobrepassa tudo o que poderá imaginar-se e está profusamente ilustrada na obra monumental de Gustave Le Bon, «Les Monuments de l'Inde».

O colossal tem, nos monumentos da península indiana, os seus lídimos representantes. Mas além da cultura da arte, as ciências, a geometria, a astronomia e as chamadas ciências ou doutrinas esotéricas, não deixam de ocupar lugar distinto no quadro da sua civilização, como o atestam os seus livros e também as suas escolas de filosofia espalhadas pelo território e regidas pelos brâmanes.

O Bramanismo e o Budismo são outros tantos padrões imorredouros das suas doutrinas religiosas que, ainda hoje, fazem derramar torrentes de sangue contrapondo-se ao Alcorão dos muçulmanos. A Índia está classificada como uma das partes mais ricas do mundo tanto nas produções agrícolas, arvenses, como na florestal. A sua fauna é das mais variadas e valiosas em espécies. Diamantes, pérolas, rubis e outras produções preciosas abundam em regiões terrestres e marítimas de que o antigo e famoso mercado de Golconda era abastecedor. Durante séculos a Índia foi fornecendo aos outros países a riqueza que eles pretendiam adquirir a troco de moeda sonante que os rajás e os nababos guardavam sôfrega e cuidadosamente e que de lá não saía porque tal não era necessário. E assim se explica o caso de uma apreensão efectuada pelos portugueses, após a derrota de um potentado, de mais de uma centena de caixotes chapeados, ou de ferro, contendo moedas de ouro e várias outras de diferentes metais.

Ficou célebre o presente oferecido ao Viso-rei, D. Francisco d'Almeida, com destino a sua filha, residente em Portugal, pelo capitão mouro de Diu, Meliquiaz, (Malik-Yaz), após a destruição da armada dos rumes, em 1509, constando de um fio de pérolas tendo pendente uma jóia de rubis no meio da qual estava engastado um diamante que, na metrópole, foi avaliado em sessenta mil cruzados e as pérolas em quarenta e um mil, tudo acompanhado de panos de Cambaia entremeados de fio de ouro, próprios para uso das rainhas. Não menos célebre ficou o acto praticado pelo Viso-rei que, diante de todos os capitães, mandou selar e encaixotar o presente, dizendo que ele pertencia a el-rei, etc..

A parte mais rica da península inclui-se na região plana da secção central Indo-gangética, especialmente própria para o desenvolvimento agrícola e também pelo sistema de irrigação que é intensamente usado. Os rios Ganges e Brahmaputra exercem aqui as suas funções de modificadores físicos e também político-religiosos, principalmente o Ganges, como ficou patente por ocasião da morte violenta do Mahatema, Ghandi, cujas cinzas do seu cadáver incinerado foram guardadas numa urna, após demoradas cerimónias oficiais presenciadas por mais de um milhão de espectadores, segundo foi relatado na ocasião.

Embora com nomenclatura diferente a Índia tem sido, desde a antiguidade, dividida em três secções: septentrional, central e meridional. As regiões Himalayas, a planura Central e o Deccan ao sul, constituído por territórios pertencentes ao sistema montanhoso Vindhiano.

A história da Índia pode dividir-se em quatro períodos; o védico, o épico, o bramânico e o búdico sendo o seu actual território, Punjab, o primeiro dos invadidos em que os hindus se estabeleceram durante o período épico.

No século XIV a Índia foi invadida pelos mongoes capitaneados pelo conquistador Tamerlão, seguindo-se a constituição do império pelo célebre, Babar, seu descendente.

Durante o século XVI, e parte do seguinte, os portugueses mantiveram, praticamente, o monopólio do comércio indiano e, pode dizer-se, do asiático com a Europa, até que os holandeses, a pretexto de se acharem em guerra com Filipe de Espanha, na ocasião também rei de Portugal, conseguiram desviá-lo de Lisboa, em seu proveito, conquistando algumas das principais praças comerciais do Oriente.

A Inglaterra, ou antes, a Companhia das Índias Orientais, aproveitando ousadamente as divergências entre os potentados locais, foi dilatando a sua esfera de acção até findar a grave revolta dos cipaio, em 1857, que fez passar para a Coroa todos os territórios de que ela estava de posse.

Nos últimos tempos do após-guerra, o Império da Índia entrou num período de grande agitação política, já antes latente, obrigando a complicadas e longas discussões os dois opositores, indiano e britânico. Antes da guerra o regime político era o federativo outorgado em 1935. Porém, esse regime entrara em vigor apenas nas províncias, tendo cada uma o seu governador nomeado pelo governo britânico, não entrando nele os diversos estados indianos, cujo acatamento não fora resolvido pelos respectivos chefes.

Mas não seria fácil a uma população de trezentos e oitenta e tantos milhões de indivíduos, divididos em numerosas tribos, raças, religiões e castas, passarem de um regime político para outro sem grande abalo e, assim, a grande imprensa mundial relatou a série de sucessos sangrentos de que a península foi teatro, durante um espaço de tempo suficiente para poderem ser ponderados vários aspectos da situação grave que o mundo atravessa, em vista das reivindicações, de toda a ordem, que são exigidas pelas populações de estados que já atingiram um certo grau de cultura, ministrada pelos dirigentes locais, ou pelos próprios detentores da governança.

Das longas e complicadas discussões e negociações entabuladas entre as altas partes contratantes resultou um acordo que derivando da promulgação do «The Indian

Independence Act», (Julho de 1847) a Índia entrou na Comunidade das Nações Britânicas, dividida nos Domínios de Paquistão e Índia, englobando o primeiro as cinco províncias de: N. W. Frontier (capital Peshawar); Baluchistan (Quetta); Punjab (Lahore); Sind (Karachi) e East Bengal (Dacca), com os seus dois governadores gerais e os Altos Comissários representantes do Reino Unido, incluindo o Paquistão uma superfície de 236.630 milhas quadradas, com uma população de 69 milhões de habitantes contra 226.727 do Domínio da Índia e a superfície de 628.808 milhas quadradas, compreendendo os estados indianos e as áreas tribais.

CAMINHOS DE FERRO— Na Índia os serviços ferroviários dependem de um departamento próprio (Railway Board). Em 1946 a extensão da sua dilatada rede atingia 41.336 milhas de linhas na posse do governo e umas sete mil e tantas pertencentes aos Estados indianos. As linhas obedeciam às bitolas de 5,5 pés e de metro, e o capital investido montava a 654.510.000 libras.

Desde o ano de 1879 o governo da Índia tratou de resgatar as linhas férreas (railways): como as: «The East Indian»; a «Great Indian Peninsular»; a «The India Central», etc., tendo posteriormente, segundo «The Stateman's Year Book (1947), outras importantes entrado na sua posse como a Delhi-Umbalha-Kalka; Southern Punjab; a Amritsart-Patti; a Bezwada-Mazulipatan; a Jorhat; a Bombaim-Baroda and Central India; a Assam-Bengal; a Bengal-North Western and the Rokilkunel Kumaon; a Oudh Tirkut; a Madras and Southern Mahratta e a Bengal-Nagpur; a Dhond-Baramati; a Jacobabad Kosmhor e ainda outras mais.

O Baluchistan, incorporado no Domínio do Paquistão, é servido pela North-Western Railway numa extensão de cerca de 980 milhas.

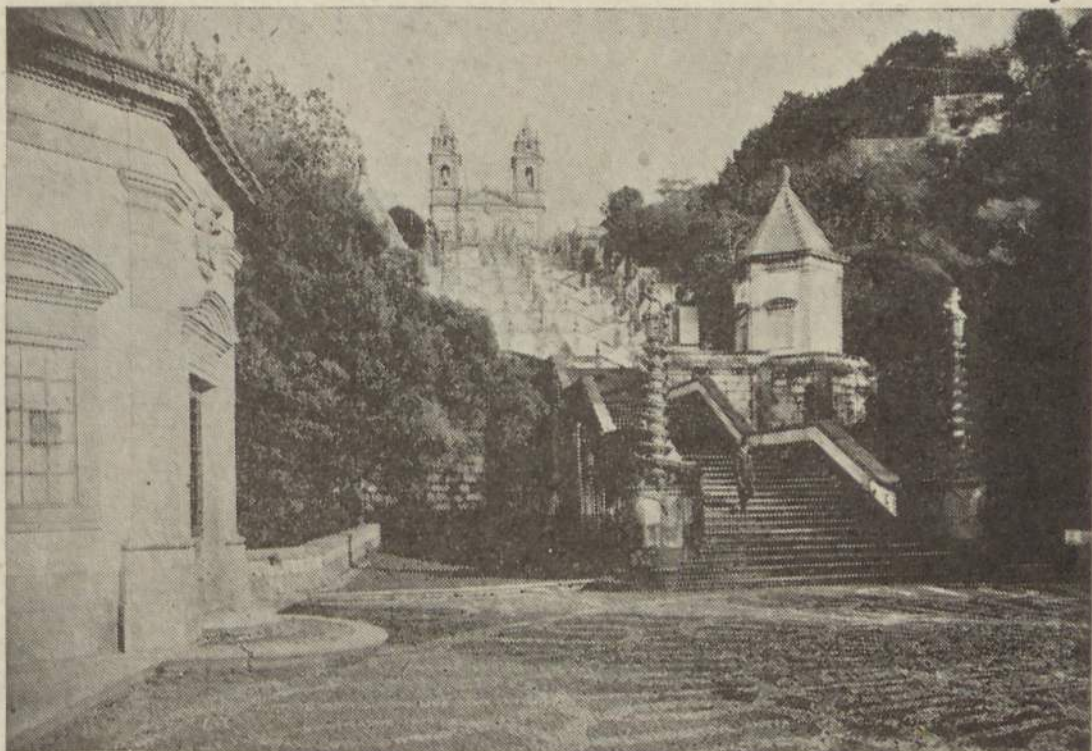
Esta informação, embora resumida, apresenta, cremos, um saldo positivo que passa para o futuro, qualquer que seja ou venha a ser o regime adoptado na Península Indiana.

Viaje na sua terra

O Santuário de Bom Jesus, de Braga, lugar de devoção religiosa e de atracção turística, só por si bastaria para encher de glória o Minho maravilhoso.

O templo, a 401 metros de altitude, deve a iniciativa da sua construção, em 1784, ao arcebispo de Bragança. A sua ascensão faz-se pela *Via Sacra*, onde, em esculturas e capelas, está representada a Paixão de Cristo.

Do alto abrange-se um deslumbrante panorama.



BRA GA — Bom Jesus do Monte — Escadaria das «Cinco Sentidos» da *Via Sacra*

Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

JULHO

1

1878 — É aberta à exploração a linha férrea de Darque a Caminha.

2

1891 — Em Nesquehoming, New-York, explode uma locomotiva que matou 4 ferroviários.

3

1857 — Pela fusão das Companhias Paris-Lião e Lião-Mediterrâneo, funda-se a Companhia de Caminhos de ferros franceses Paris-Lião-Mediterrâneo.

4

1897 — É aberta à exploração a via dupla entre Alcântara-mar e Cais do Sodré.

5

1899 — Devido a uma tempestade que tornou invisível a paragem de um comboio, outro chocou com o primeiro em Juvisy, perto de Paris, havendo 85 feridos de gravidade e cerca de duas dezenas de mortos.

6

1891 — O Senado espanhol aprova o projecto do Marquês de Mochales para a construção do caminho de ferro de Jerez a Sevilha até Arcos de La Frontera.

7

1864 — Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, começa a exploração entre as estações do Entroncamento e Vila Nova de Gaia.

8

1895 — Circula pela primeira vez um comboio de longo curso entre Lourenço Marques e Pretória.

9

1857 — O Ministério das Obras Públicas rescinde o contrato para a reconstrução dos Caminhos de ferro que, em 1852, tinha assinado com a Companhia Central Peninsular.

10

1855 — O Ministério Fontes publica uma lei autorizando o prolongamento da linha férrea, desde o Cais das Carvoarias até ao Cais dos Soldados.

11

1871 — Ao Duque de Saldanha é concedido o estabelecimento de um caminho de ferro, tipo Larmanjat sobre estrada, de Lisboa a Sintra.

12

1865 — Em França publica-se a primeira lei sobre caminhos de ferro de interesse local.

13

1890 — Projecta-se a construção de um grande túnel central e dois laterais para ligar a estação de S. Bento com o túnel de Ave-Maria.

14

1889 — Na Estação de Castelo Branco uma locomotiva faz ali a sua primeira entrada.

15

1844 — São inaugurados os serviços ferroviários na Suíça.

16

1885 — O Governo português abre concurso para a construção do caminho de ferro de Luanda a Ambaca.

17

1888 — É inaugurado o serviço ferroviário de Leiria à Figueira da Foz.

18

1888 — Entre o empreiteiro Pierre d'Hersent e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, assina-se a escritura para a construção dos aquedutos necessários para dar saída para o Tejo a todos os ribeiros e canos de esgoto, entre Alcântara e Belém, pelo preço único de 148.257\$549 reis.

19

1861 — O caminho de ferro partindo do Carregado atinge a Ribeira de Santarém.

20

1872 — Inicia-se o serviço ferroviário japonês. O primeiro comboio percorre 30 quilómetros entre Yeddo e Yokoama.

21

1889 — Entre Doncaster e Thorne, a Companhia do Freio de vácuo, procede com êxito às primeiras experiências do freio de vácuo automático.

22

1888 — É publicada a lei concedendo a garantia de juro de 5% às linhas férreas de Salamanca a Barca d'Alva e Vilar Formoso.

23

1899 — As linhas férreas urbanas de Sagua-Cabarién e Cienfuegos, fundem-se numa companhia inglesa com o capital de 2 milhões de libras e a denominação de Cuban-Central Railway Limited.

24

1854 — A Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo assina o contrato da construção da linha do Barreiro a Setúbal.

25

1814 — O inglês Stephenson (que nasceu em 1781 e morreu em 1848) constrói a primeira locomotiva a vapor que, colocada sobre os "rails" da mina de hulha

de Willington, arrasta 8 vagons de 30 toneladas com a velocidade de 4 milhas à hora.

26

1899 — A Junta Geral do Distrito de Ponta Delgada é autorizada a abrir concurso para a construção e exploração de um caminho de ferro entre a cidade, o Vale das Furnas e a Vila da Ribeira Grande.

27

1891 — É inaugurado o ramal ferroviário de Cascais.

28

1899 — Concluem-se as obras da linha de Translaviña a Herbosa, estação de entroncamento na linha Santander a Bilbao.

29

1923 — É inaugurado o caminho de ferro do Barreiro ao Seixal.

30

1899 — Terminam os trabalhos de balastragem da linha férrea de Calatayud a Daroca, da Central Aragon.

31

1905 — Jorge Colaço apresenta ao Conselho de Administração da C. P. o plano esboçado da sua pintura de azulejos para a estação de S. Bento, na cidade do Porto, sendo-lhe adjudicado o trabalho por vinte contos em Janeiro de 1906.





As obras de renovação do átrio da Estação do Rossio continuam a despertar o interesse de centenas de pessoas, tornando-se um ponto obrigatório de visita da população de Lisboa

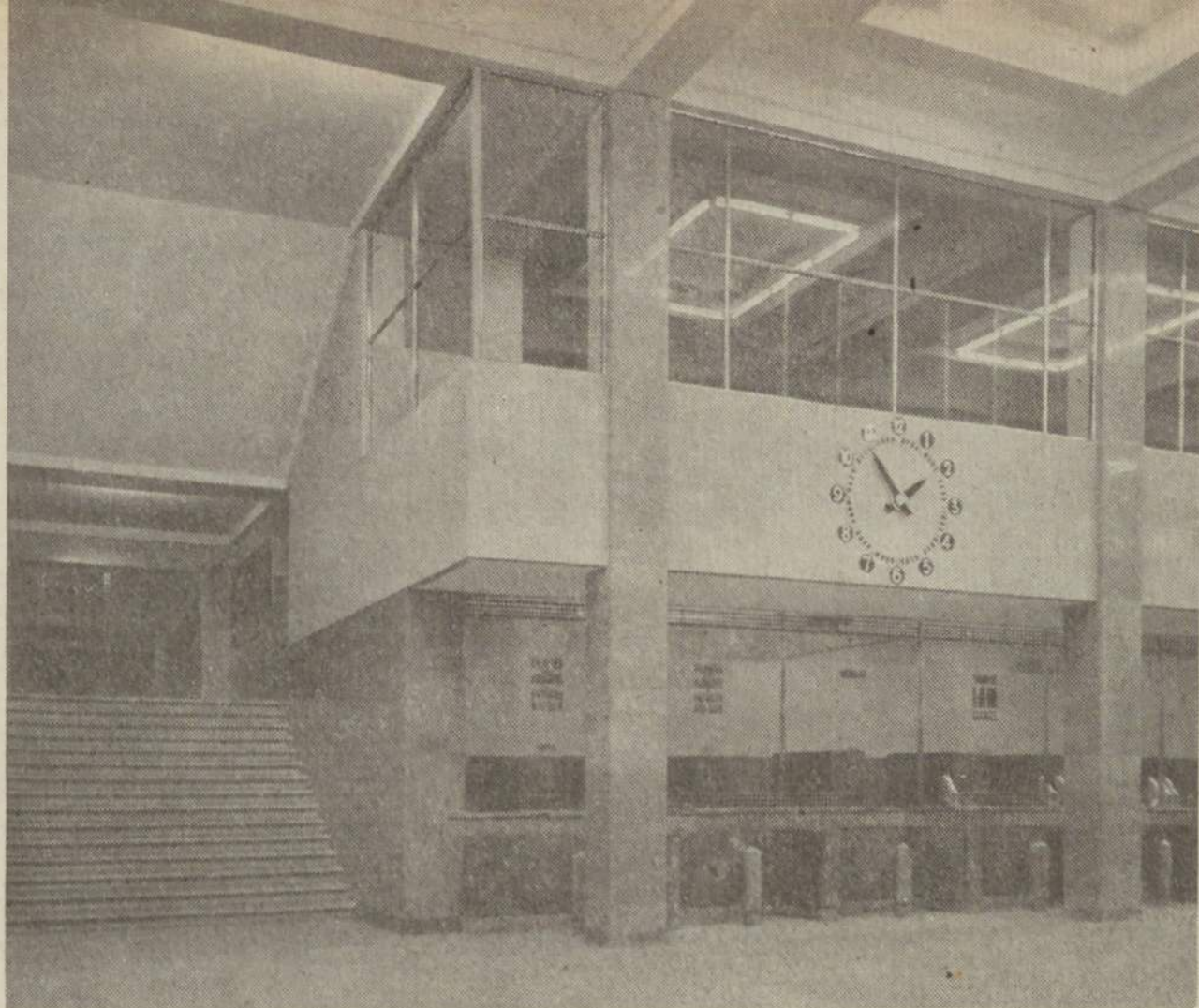
A Estação do Rossio e os seus notáveis melhoramentos

A «Estação do Rossio» ou, mais propriamente, a Estação Central de Lisboa, está passando por importantes e radicais transformações, em obediência a um largo programa de melhoramentos e de renovação das instalações dos seus diversos serviços.

Começou-se pelo antigo átrio, que era ainda da primitiva, quando, há sessenta anos, sob projecto do architecto e profes-

sor da Escola de Belas Artes, José Luís Monteiro, o espaçoso edifício se construiu. A transformação foi completa. O átrio agora parece mais amplo. Mais amplo e mais civilizado, com um aspecto atraente, como convinha a uma capital da categoria internacional da nossa.

Do plano de melhoramentos da C. P. fazem parte não só o rez-do-chão, mas também a escadaria, os elevadores e diversos



O primeiro lanço da nova escadaria de acesso à gare

compartimentos. Dentro de breve tempo, só restará do antigo edifício a curiosa fachada manuelina.

A transformação do átrio foi radical, como dissemos, e vai desde o pavimento ao tecto. As velhas colunas de ferro foram revestidas de mármore; o pavimento, que era de betomilha, é também de mármore. As bilheteiras, que eram de madeira, foram substituídas por outras, incomparavelmente melhores, de reluzentes chapas de cristal e de bem trabalhados cromados.

A «Secção de Informações», que funcionava, até há pouco, no primeiro andar, passou para o local, onde, até há pouco, funcionava o despacho de bagagens. É uma quadra encantadora, actualmente. Numa das paredes, e por cima do balcão das informações, vê-se uma ampla moldura contendo sugestivas fotografias de diversas regiões turísticas do país. Ao lado, tomando a parede de alto a baixo, um vistoso e sugestivo painel em que figuram os trajes mais típicos das nossas províncias.

Os elevadores vão ficar em maior número, serão mais rápidos, e, quanto ao despacho das bagagens, as respectivas instalações foram também bastante melhoradas.

Encontra-se construído o primeiro lanço da nova escadaria que, dentro de breve es-

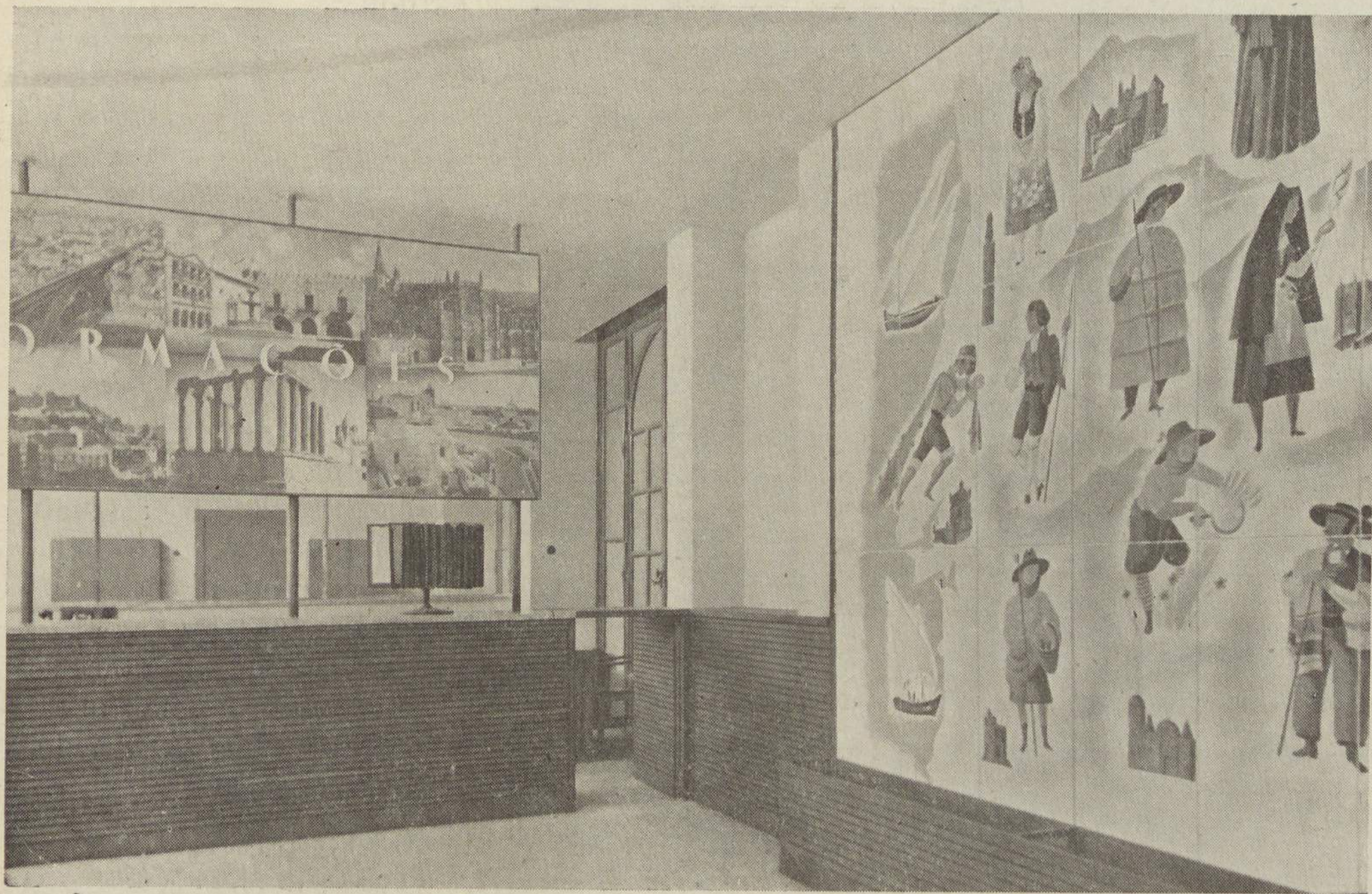
paço de tempo, atingirá o pavimento dos cais de embarque.

Estamos, pois, na presença de uma obra notável de aformoseamento da Capital do Império, que despertou naturalmente no público um grande movimento de curiosidade, pois ainda hoje se contam por centenas as pessoas que, durante o dia e grande parte da noite, entram no átrio da estação do Rossio só para admirarem as obras ali efectuadas as quais constituem uma prova eloquente do valor dos nossos architectos.

Dum local sem interesse de maior, onde o sol entrava melancolicamente, fez-se um recinto alegre, arejado,



Um pormenor do átrio da Estação do Rossio, com as novas bilheteiras



amplo, onde a luz do sol entra a jorros e, à noite, a iluminação eléctrica é um grito de alegria triunfante.

Razão tinha o nosso ilustre colaborador, sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, em dizer que, por ocasião do Congresso Ferroviário, anunciado para 1949, em Lisboa, já poderemos mostrar aos estrangeiros al-

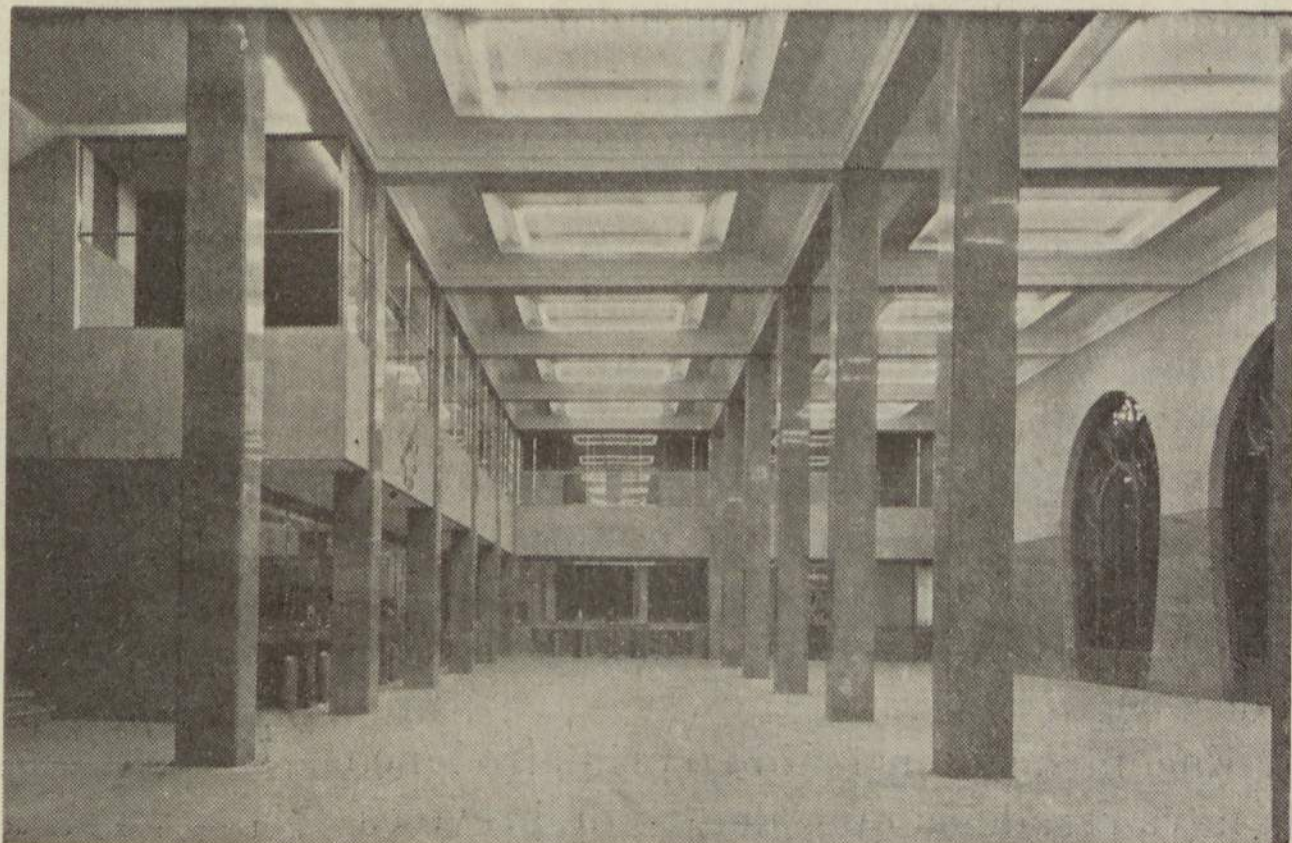
guma coisa de bom, não só em quantidade mas principalmente em qualidade.

As obras de renovação da estação do Rossio honram ao mesmo tempo a C. P., os seus arquitectos e os seus engenheiros e conquistam para Lisboa mais um motivo de justificado orgulho.

Não há dúvida, Lisboa moderniza-se.

Em cima — A secção de Informações e Turismo foi notavelmente arranjada, constituindo uma nota sugestiva.

Em baixo — O átrio, que parece agora mais espaçoso, apresenta-se artisticamente iluminado.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 30 de Junho de 1898)

Excursões associativas

Tem-se desenvolvido cada anno mais, ultimamente as excursões em caminhos de ferro promovidas por associações populares, que aproveitando-se do grande numero de excursionistas que pôdem reunir - socios, familias e amigos, obtêm por preços modicos comboios especiaes para digressões no paiz, sempre instructivas, hygienicas e agradaveis.

Os bombeiros de Lisboa, por exemplo, foram ha dois annos em passeio ás Caldas da Rainha.

No anno passado estenderam mais a viagem até á Figueira da Foz; e este anno vão ainda mais longe, até ao Porto.

A Academia dos Estudos Livres, benemerita associação de instrucção popular, já em maio d'este anno promoveu um passeio á Batalha e vae agora fazer outro a Thomar.

A Sociedade União do Beato tambem repete n'este anno o passeio que realisou em 1897, que tanto agradou a todos os socios.

Assim, em todos os domingos de julho e agosto haverá excursões de sociedades excepto no ultimo 28 de agosto, que é o dia da romaria do Senhor da Serra, e portanto impossivel seria á companhia real dispôr de material para comboios especiaes.

No domingo 3 vae a Sociedade dos Operarios da Fabrica de Louça de Sacavem, em comboio especial a Cintra.

No seguinte, 10, é o passeio da Academia dos Estudos Livres, a que acima nos referimos, e outro da Academia do Commando Geral de Artilheria a Santarem.

Festas em Coimbra

Para os grandes festejos que se preparam em Coimbra na primeira dezena d'este mez ha nas linhas das companhias Real e Beira Alta não só bilhetes de ida e volta por preços reduzidos como comboios especiaes de 3.^a classe com bilhetes baratissimos — 2\$000 réis, ida e volta, de Lisboa e 1\$000 réis do Porto.

Os comboios partem no sabbado 9 e regressam de Coimbra na noite seguinte chegando os passageiros aos seus destinos na manhã de segunda-feira.

O serviço do correio

Não falta quem, pela perda ou demora de uma carta confiada ao nosso serviço postal, se indigne e deduza que só entre nós tal serviço é mal feito, que não merece a menor confiança, que os empregados são ignorantes e a direcção pessima.

Ora o caso é que n'uma organização tão complexa, n'um trabalho continuo de recepção, transporte e entrega de milhares de peças de correspondencia, natural é que um ou outro extravio se dê por milhares de motivos, sendo os principaes a má direcção e o facto de dentro das caixas receptoras, cartas e bilhetes se introduzirem, ao cahir, pelas dobras dos massos de jornaes que foram lançados antes.

Vamos citar tres casos curiosos que nos succederam nos ultimos dias e provam que no estrangeiro tambem se

dão faltas, bem mais notaveis do que o simples extravio de uma carta ou bilhete postal pelos motivos que acima expomos.

A um amigo nosso, morador na rua Açores, bairro Estephania, foi ha pouco dirigida de Paris uma carta registrada com valores. O sobrescripto vinha perfeitamente escripto em portuguez, indicando a rua, e no seu logar a palavra Lisboa; no alto o nome do paiz.

Pois apesar da carta vir *registrada*, o que devia merecer a attenção dos empregados da estação expedidora, ella foi viajar n'um paquete de Marselha até o nosso archipelago dos Açores, e só quinze dias depois aqui foi remettida vinda de lá.

Ha dias, recebendo uma carta de Gand, na Belgica, surprehendia-nos o seu contheudo que tratava da propaganda que fizemos ás festas do Centenario, annunciando-nos que «no proximo mez» varios excursionistas viriam a Lisboa assistir áquellas festas.

Sem percebermos como esses viajantes queriam em julho, assistir aos festejos de maio, olhámos para a data da carta; era de 30 d'abril! Examinámos então o sobrescripto e achámos a explicação:

Os sellos estão inutilizados com o carimbo de Gand em 30 de abril; ao lado ha outro carimbo de Lille-Gand-Nord-17, da mesma data, na outra face o carimbo de Lisboa de 15 de junho e... dois carimbos do Rio de Janeiro de 25 de maio. A carta apesar de perfeitamente dirigida ao nosso escriptorio, fôra ao Brazil, de onde nol-a mandaram.

Finalmente hoje, ao abrir um jornal que recebemos da Allemanha, encontramos-lhe, como recheio, dois bilhetes postaes expedidos d'aquelle paiz, um para a Russia outro para a mesma cidade expedidora de um amigo que convida outro para jantar no dia 23 d'este mez.

Como se vê o extravio de correspondencia não é privilegio de nenhum correio do mundo.

Centenário da "Revista Militar"

Significativa e justa Homenagem da Imprensa Portuguesa

No próximo dia 3 de Julho realiza-se, na Sociedade de Geografia de Lisboa, com a presença do Chefe do Estado, uma sessão de homenagem da Imprensa Portuguesa à *Revista Militar*, a propósito do centenário da sua fundação.

Da Grande Comissão de Honra, presidida pelo sr. Dr. Augusto de Castro, fazem parte todos os diários de Lisboa e Porto, representados pelos seus respectivos directores, o Grémio da Imprensa Diária e o Sindicato Nacional dos Jornalistas, constituindo a Comissão Executiva os jornalistas srs. Pedro Correia Marques, dr. Manuel Múrias, coronel Pereira Coelho, dr. Guilherme Pereira da Rosa e Carlos d'Ornellas.

Toda a imprensa do país se fará representar também naquela sessão de homenagem ao mais antigo periódico da especialidade em todo o mundo e que vem sendo colaborado pelas figuras mais ilustres do Exército e da Armada.

Ferrovieiros franceses de visita a Portugal

Antes da guerra, o sr. André Dérés, chefe de Exploração da rede do Estado dos Caminhos de Ferro Franceses, criou uma escola de formação profissional para quadros de pessoal ferroviário, a que se deu a designação de «L'Amicale André Dérés», que tem por objectivo não só o estabelecimento de relações de amizade e de camaradagem entre os funcionários das diferentes categorias mas também a organização de excursões com carácter cultural através da França e de outros países.

A guerra, como é compreensível, interrompeu as actividades dessa simpática instituição. E como os dirigentes de «L'Amicale André Dérés» tivessem deliberado que, após a guerra, a primeira viagem do grupo seria a Portugal, a C. P., com a indispensável colaboração da Secção de Turismo e Publicidade, não só organizou a excursão como preparou uma recepção entusiástica e carinhosa aos visitantes, que, no dia 20 de Junho chegaram a Lisboa, sob a direcção do sr. Emile Britschu, inspector divisionário de Exploração e Oficial da Ordem de Instrução e Cruz de Guerra.

Tomaram parte na excursão, que se demorou no nosso país até ao dia 27 de Junho, engenheiros, chefes de serviço e outros funcionários superiores, num total de quarenta pessoas.

Os seus colegas portugueses promoveram-lhes alguns passeios interessantes, tendo-lhes também oferecido, no dia 22, um almôço de homenagem na cantina do pessoal da C. P., à Calçada do Duque, a que presidiu o sr. engenheiro António Branco Cabral, estando presentes cerca de quinhentos ferroviários portugueses.

Na melhor camaradagem decorreu o almôço. Na mesa de honra, além do sr. engenheiro Branco Cabral, do sr. Émile Britschu e outros altos funcionários dos caminhos de ferro franceses, viam-se os srs. eng.ºs Constantino Cabral, pela Direcção Geral; António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade, Augusto de Castro Murta e Abel Leite Pinto, e o inspector da Exploração, sr. Sanches de Miranda.

A ampla sala estava decorada com as bandeiras da França e de Portugal e os estandartes dos sindicatos do pessoal da C. P.

Quando os ferroviários franceses deram ingresso na sala, a excelente banda do «Ateneu Ferroviário» tocou os hinos nacionais da França e de Portugal.

Na altura dos brindes, o sr. engenheiro Branco

Cabral saudou, em nome da C. P., os ferroviários franceses, agradecendo-lhes o terem escolhido Portugal para a sua primeira excursão. O sr. Émile Britschu, em nome dos visitantes, agradeceu as atenções recebidas pelos seus camaradas portugueses, a carinhosa recepção e as festas e passeios que lhes estavam proporcionando, tendo também palavras de justo apreço e simpatia pelo sr. António Montês e seus colaboradores da secção de Turismo e Publicidade da C. P.

O almôço terminou com calorosos aplausos à França e Portugal.

Em nome dos ferroviários portugueses, o sr. António Montês ofereceu ao presidente de «L'Amicale André Dérés» uma linda caravela de filigrana de prata, como recordação da sua visita ao nosso país.

Nesse mesmo dia, os ferroviários franceses, acompanhados pelos srs. António Montês e Augusto Murta, visitaram em auto-carros o Miradouro de Montes Claros, os Jerónimos, os palácios nacionais de Queluz, Sintra e da Pena, a praia do Guincho, a Boca do Inferno, Cascais e o Estádio Nacional. À noite, jantaram no Estoril.

No dia 23, partiram para o Norte, visitando Coimbra, Luso, Buçaco, Aveiro, Porto e Braga, tendo assistido, com grande interesse, às tradicionais festas de S. João.

No dia 27 regressaram a Paris, tendo saído por Vilar Formoso, confessando-se todos maravilhados pela hospitalidade encantadora dos portugueses e pelos atractivos turísticos do país.

Imprensa

«VIDA GRÁFICA»

Com colaborações assinadas pelos dres. Pires de Lima da Fonseca e José António Marques, M. Ribeiro, A. Carvalho e Virgílio Rego, iniciou-se no Fundão a publicação do mensário *Vida Gráfica*, que se propõe ser um elo que una quantos, nas artes gráficas, consomem a vida.

Com simpatia saudamos o novo mensário, desejando-lhe longa vida.

Linhas Estrangeiras

FRANÇA

Do diário *Liberté*, de Lyon, e sob o título: Desde 1950 de Paris a Dijon e em 1952 de Lyon a Dijon — Os comboios eléctricos andarão com segurança a 140 quilómetros à hora — extraímos a seguinte notícia: «Trabalha-se na electrificação da linha e são trabalhos importantíssimos. Todos os esforços se concentram no sector Paris-Dijon. É o sr. Vaubourdolles, engenheiro chefe em Paris, que dirige os trabalhos. Foi o mesmo que electrificou a linha de Paris-Le Mans, e tem por colaborador, em Lyon, Mr. Juniet.

Em 1950 Paris-Dijon estará terminada; em 1951 ou 1952 Dijon a Lyon e mais tarde Lyon a Marseille, depois de Dijon e Lyon a Mâcon, Ambérieu, Genève e assim a hulha branca nos levará à Itália e Suíça.

O comboio eléctrico anda mais depressa, pode ter mais carruagens, por isso torna-se mais económico.

O comboio eléctrico, para um país como a França que tem pouco carvão e enormes reservas hidráulicas, representa o futuro.

E é tão agradável deitar a cabeça fora da janela sem ficar com a cara suja de preto e os olhos cheios de fagulhas.»

ITÁLIA

Com o fim de financiar os trabalhos de electrificação e equipamento de várias linhas férreas da Itália, o governo autorizou a administração dos Caminhos de Ferro do Estado a emitir obrigações de quatro e meio por cento, o que perfaz um total de cinquenta biliões de liras.

PAQUISTÃO

É esperada na Grã-Bretanha uma missão comercial do Paquistão a fim de adquirir equipamento para os caminhos de ferro deste país.

A missão comercial deve também visitar o continente europeu e os Estados Unidos para comprar chapas de caldeira, travões de vácuo, material para a iluminação dos comboios rodados.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

O secretário geral da Associação Internacional de Caminhos de Ferro veio a Lisboa

Acompanhado de sua esposa, encontra-se entre nós, o sr. Engenheiro P. Ghilain, ilustre director dos serviços de Tracção dos Caminhos de Ferro Belgas e Secretário Geral da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, que veio tratar, junto da Comissão portuguesa, dos pormenores da próxima reunião de ferroviários, que, como temos vindo dizendo, se realiza em Lisboa, no próximo ano.

A primeira reunião preparatória efectuou-se no dia 22 de Junho, na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, tendo estado presentes o presidente e vogais daquela Comissão, constituída, respectivamente, pelos srs. engenheiros Raúl da Costa Coudreux, Custódio Valença, Rogério Ramalho, Manitto Torres, Leite Pinto e António Eça de Queiroz, subdirector do Secretariado da Informação e Turismo, tendo ficado assente que as sessões do congresso se realizariam no Instituto Superior Técnico.

O que todos devem saber

Feriados Nacionais

Foi publicada no «Diário do Governo», de sábado, 5 de Junho, a lei n.º 2.029 referente aos feriados nacionais. É do seguinte teor:

Artigo 1.º — E' restabelecido o feriado nacional do dia 8 de Dezembro.

Art. 2.º — O Domingo é o dia do descanso semanal em todo o País. E' da exclusiva competência do Governo autorizar as excepções que não resultarem directamente da lei.

Art. 3.º — O Governo fará a revisã dos feriados nacionais, procurando o seu possível ajustamento aos dias santos que a Igreja Católica julgue não dever dispensar às grandes datas da história nacional.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Dois filmes.

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Céu doirado».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L**SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}**

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem Comentários

A extinção da lepra em Portugal?

«Dentro de vinte anos não haverá leprosos em Portugal — eis a afirmação categórica de individualidade autorizada e que tem dedicado o máximo do seu esforço e da sua vontade na luta nacional com a terrível moléstia.

O Governo da Nação, executando uma política de verdadeira acção social, procurando, realisticamente, os meios práticos, aconselhados pela moderna ciência que tanto contribuem para a valorização e defesa do agregado social, estabeleceu, em Agosto do ano pretérito, as bases legais que iriam, para o caso da lepra, estruturar o processo de profícuo extermínio daquele grande mal.

A declaração obrigatória da doença e recenseamento dos leprosos, organização do tratamento, isolamento dos casos contagiosos, vigilância dos casos clinicamente curados e dos suspeitos, separação dos filhos dos leprosos, propaganda educativa e investigação científica, eis, em linhas gerais, os propósitos basilares do diploma legal, há meses promulgado.

Os estabelecimentos e serviços destinados a prestação da assistência aos leprosos formam o seguinte esquema: um dispensário central, dispensários regionais e postos de consulta; preventório e casas de educação para isolamento e educação das crianças em perigo de contágio; um hospital-colónia e asilos para o tratamento em regime de internamento e brigadas móveis. O referido diploma criou o Instituto de Assistência aos Leprosos, ao qual compete o cumprimento dos tópicos expostos, proceder a estudos, marcar directrizes, formar pessoal técnico especializado, etc.

Em 7 de Setembro passado inaugurava-se, com a presença de representantes do Governo, no lugar da Tocha, a seis quilómetros de Cantanhede, o Hospital-Colónia Rovisco Pais, do nome do grande benemérito, instituidor de uma fundação de largas obras de assistência, a que a dos leprosos tanto já fica devendo.

Na Leprosaria Rovisco Pais encontram-se hospitalizadas cerca de 500 mulheres doentes onde lhes assistem os mais modernos recursos da ciência e onde vivem num saudável e carinhoso ambiente que, caridosamente, faz esquecer os horrores da sua doença.

Sob os olhares vigilantes do prof. dr. Bissaia Barreto que com admirável proficiência e abnegação dirige aquela modelar leprosaria, toda aquela irmandade, digamos assim a par de uma assistência médica que atenua ou até cura os seus cruéis sofrimentos, recebe o acalento moral e o sopro de uma nova vida — a maior vitória e o mais belo fruto desta grande obra de Assistência.

A campanha prossegue. Os leprosos têm no hospital «Rovisco Pais», a sua cidade. E esta expande-se, outros serviços se aplicam, entra-se em nova fase de construções, as brigadas móveis de saúde percorrem, permanentemente todo o país — enfim todo um completo aparelho de assistência se movimenta e nos garante aquela certeza, aquela consoladora e próxima realidade.

«Dentro de vinte anos não haverá leprosos em Portugal!»

(Do *Diário de Coimbra*)

Os grupos onomásticos

Temos reparado pela leitura dos respectivos boletins que nos são oferecidos, quanto de úteis são os grupos onomásticos. Craidis para espalharem a Beneficência num ambiente de solidariedade imensamente para louvar vemo-los a protegerem os seus homónimos nos transe mais dolorosos da vida, quâse que desde o nascimento, à maioridade, até à morte.

Se existisse em Portugal o espírito do colectivismo quantos sócios contariam ao presente esses Grupos? Assim, marcam passo, isto embora as suas massas associativas ascendam já a vários milhares.

Mas o que seriam esses grupos se todos os Carlos, os Josés, os Manueis, os Fernandos e vários outros se inscrevessem neles? Pode lá fazer-se uma ideia do seu valor se assim sucedesse?

Por infelicidade, o nosso nome próprio não é nenhum dos que acima apontamos nem mesmo tem grupo criado. Talvez por ser um pouco invulgar.

Mas se na Terra Portuguesa os Carlos, os Josés, os Manueis, os Fernandos, os Franciscos, os Albertos, se contam por centenas de milhar, não pertencer ao Grupo onomás-

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado», do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em selos do correio, nome e morada

tigos do seu nome, quase que iríamos dizer não, que era mau gosto, mas falta de visão para o que na vida lhe possa suceder de mau. E há-de ser agora em que tanto se precisa do auxílio do semelhante.

Criaram-se com fins meramente caritativos esses grupos — que deviam ser considerados de utilidade pública. É potente a sua obra. Se por vezes se reúnem num banquete ou numa visita isso mesmo é propaganda que não convém desprezar, antes pelo contrário. E nos banquetes cada um paga do seu bolso a respectiva inscrição.

Vão os grupos de passeio a qualquer localidade? Chama-se a isso propaganda. Distribuem os grupos subsídios doentes, colocam os desempregados, concedem subsídios por morte, tem desconto nas compras em casas comerciais e partem enxovais por recém-nascidos, distribuem vestuários, consócios pobrezinhos — e até não sendo sócias devido à pobreza — estão tratando de casas de repouso para albergarem homónimos inválidos, praticam outros actos de beneficência? Chama-se a isso solidariedade.

Há quem deprecie tão nobres iniciativas? Pois há, mas isso é esgrimir no vácuo porque contra factos não há argumentos.

Porque se não filiam, pois, nos respectivos grupos os in-

divíduos que, não sendo sócios podiam, com essa atitude, aumentar as massas associativas que já maiores benefícios distribuíram aos seus consócios?

(De O Setubalense)

Abusos velhos

Vem de longe um mal que sabemos ser difícil de extinguir por completo mas que, com um bocadinho de geito, poderá ser atenuado.

É o caso de, na Praça 2 de Maio, quem tem o dever de fazer cumprir a Lei, procure, por todos os meios ao seu alcance, contrariar a acção dos transgressores.

Está estipulado e muito recomendado que não podem ser comprados géneros, sejam de que qualidade forem, pelos regatões de ambos os sexos, antes das 10 horas.

Compram-se às descaradas, muitas das vezes assim que os vendedores aparecem e nota-se que, como o preço oferecido é superior àquele porque tencionam vender, servem aquelas compras de base ao mercado.

Desaparecendo os produtos por este processo, é segura a compra às regateiras e os compradores terem de pagar pelo preço que aquelas muito bem entendam.

É um abuso que se nos afigura fácil de corrigir. Presta-se à população um grande serviço porquanto o exagerado, preço por que se adquirem os produtos no nosso mercado são sobrecarregados com estas compras que afectam gravemente a bolsa do consumidor.

Podemos informar que há quem compre, pague e só depois das 10 horas é que levantam o produto. É frequente querermos adquirir certos géneros e obter-se a resposta de que já estão vendidos! A quem?

Um bocadinho mais de zelo da parte de quem tem o dever de fiscalizar o mercado e aí temos um processo de atenuar.

Outro pertence ao consumidor, que deve dar imediato conhecimento de quem não vende, por já estar comprado.

Política Nova (de Viseu)

A «batalha campal» no parlamento italiano

Ficaram feridos com certa gravidade, três deputados no tumulto, verdadeira batalha campal, travada no Parlamento italiano, no passado dia 9. Tendo alguns deputados comunistas insinuado que o Vaticano dirigia a política do Governo de De Gasperi, a maioria governamental reagiu fortemente. Viu-se então os comunistas e filo-comunistas saírem das suas bancadas, e avançarem em formação de choque contra as bancadas da maioria. A breve trecho, no embate violentíssimo, andaram pelo ar os tinteiros, pesa-papéis de bronze, pastas e todas as coisas deslocáveis facilmente dos adornos sumptuários das carteiras. De Gasperi e Togliatti, das suas carteiras, assistiam tranquilamente à batalha, enquanto o Presidente tocava freneticamente as duas campainhas da sua secretária.

(Da «E»)

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



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

TELEFONE: 2 0911

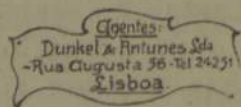
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



*Sou dactylografa!
Escrevo muitas cartas por
dia, mas nunca me fatigo e
estou sempre bem disposta.
É que a Direcção soube
escolher para o seu pessoal
a melhor maquina de escre-
ver, adquirindo:
a mais perfeita;
a mais leve;
a que, dando maior rendi-
mento, exige ao mesmo tempo
menor esforço:
a.....*

Underwood



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — L I S B O A

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto
da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE FRANCÊS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

L I S B O A