

7.º do 65.º Ano  
Caminhos de Ferro Públ.  
CERTIDELDADE CENTRAL  
23 JUN 1952  
Lisboa EXPE  
16 - de Junho de 1952

Número 1548

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Séca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158 — LISBOA

REPARADA EM MENOS DE UM MÊS,

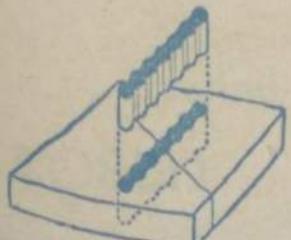
UMA PRENSA  
PARA FLANGIAR  
DE 750 TONELADAS



Para a firma Readhead and Sons Ltd. South Shields

- \* LOCAL — ESTALEIRO
- \* METAL — FERRO FUNDIDO
- \* Tamanho de Fractura — 84 Polegadas
- \* TEMPO GASTO — 29 de Março 27 Abril de 1951
- \* OS ENGENHEIROS DE METALOCK estão às vossas ordens em todo o Mundo.

Reparação a frio de peças de ferro fundido partidas ou fendas



METALOCK

(PORTUGAL), L.<sup>DA</sup>  
Praça da Alegria, 58, 3.º-Letra D. — Telefone 35231  
LISBOA

**ELVAS**

TEM, FINALMENTE, O

**HOTEL ALENTEJO**O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEI CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR  
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO—ELVAS****AUTO-GERAL****V. GARCIA, Limitada**PEÇAS E ACESSÓRIOS  
PARA AUTOMÓVEIS**R. Eugénio dos Santos, 173-177—LISBOA**

Apartado 499—Telef. 24051—Teleg. «Garciviana»

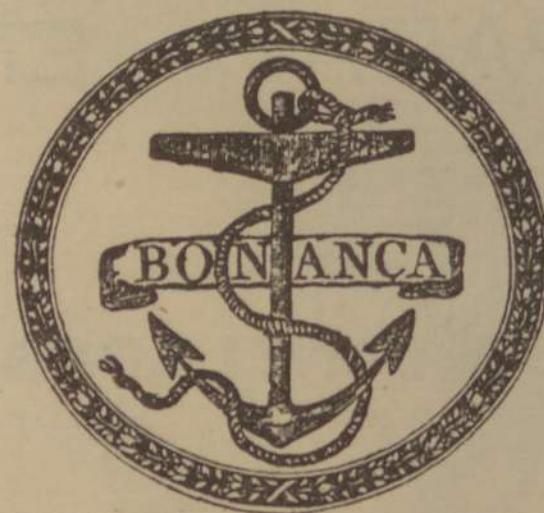
**K & L STEELFOUNDERS  
& ENGINEERS, Ltd.**Letchworth—Herts  
INGLATERRA**GANHE TEMPO E DINHEIRO  
MECANIZANDO****Guindastes Móveis «JONES»**

SUPER 15 para	750 Quilos
SUPER 22 para	2 Toneladas
SUPER 44 para	4 Toneladas
SUPER 66 para	6 Toneladas
SUPER 100 para	5 Toneladas

AGENTES PARA PORTUGAL:

**AHLERS, LINDLEY, L.<sup>DA</sup>**  
Rua Ferregial de Baixo, 33-2.<sup>o</sup>—LISBOA  
Telefs. 21321/4**COMPANHIA DE SEGUROS  
«BONANÇA»**A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa  
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808

**SEGUROS:** Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e FraudesDelegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.<sup>o</sup>Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.<sup>o</sup>

Sede: Rua Aurea, 100—LISBOA

**MUTUALIDADE  
NA CONSTRUÇÃO CIVIL****COMPANHIA DE SEGUROS**  
RECOMENDADA PELA C.<sup>a</sup> DOS CAMINHOS DE FERRO**SEGUROS EM TODOS OS RAMOS**

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.<sup>o</sup> Esq.—LISBOA  
TELEF. 25364-5**Wiese & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 34331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPEZ PINTO, Rua das Flores, 124  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABREERA, Apartado 4069, Madrid

# 1548



16—JUNHO—1952



ANO LXV

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

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

**CONSELHO DIRECTIVO:**

General RAÚL ESTEVEZ  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

**DIRECTOR:**

CARLOS D'ORNELLAS

**SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:**

ALVARO PORTELA

**REDACÇÃO:**

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
CARLOS BIVAR

**COLABORADORES:**

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> 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  
ANTONIO MONTÊS  
Escritor AQUILINO RIBEIRO  
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



**S U M A R I O**

Os Caminhos de Ferro e a Língua Portuguesa . . . . .	131
O novo horário dos comboios franceses e peninsulares, por GUERRA MAIO . . . . .	133
Rumo a França e à Bélgica, por VIDAL DE CALDAS NO-GUEIRA . . . . .	135
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS . . . . .	136
Engenheiro Pinto Teixeira . . . . .	137
António Montês. . . . .	137
Linhas Portuguesas . . . . .	137
Ordem dos Engenheiros . . . . .	137
Jardim Zoológico . . . . .	138
Há 50 anos . . . . .	138
Linhas Estrangeiras . . . . .	139
Recortes sem comentários . . . . .	140
Espectáculos . . . . .	141
Parte Oficial. . . . .	142
Imprensa . . . . .	143

# Os Caminhos de Ferro

## e a Língua Portuguesa

Todas as campanhas que floresçam, país fora, com o sublime objectivo de purificar os costumes, combater o vício, irmanar as vontades no apostolado duma causa superior, merecem o nosso apoio e devem chamar sobre elas a atenção dos dirigentes do País.

E' que hoje, mais que nos períodos de antanho, classifica-se o fácie temperamental e o carácter dum povo em relação às suas tendências e ao seu comportamento colectivo. Comportamento ético e estético. A estética dum povo é mais um belo capítulo da sua geografia psicológica. Torna-se, portanto, necessário que o mesmo povo o descreva bem, com dedadas de estilo, com tintas do seu gosto, com as propriedades inerentes à sua raça e ao seu clima. Se os povos se distinguem pela alimentação, pelo vestuário, pela religião e pelos ritos mais comuns, por que não identificarem-se também por um idioma próprio, enriquecido pelo génio criador das suas gerações?

A língua dum povo irmana as almas ainda mais que o fervor religioso. Cuidar das palavras é assim o mesmo que cumprir devotamente um sacerdócio. Viciar tamanha devoção é comprometer toda a alma expressiva dum povo.

E, dados os meios de transporte e a intercomunicação fácil das gentes, de nação para nação, visitam hoje o nosso país milhares de estrangeiros a quem temos de mostrar o nosso quilate de raça. Eles são bem atentos à maneira como actuamos e como interpretamos a língua de Camões, de Vieira e de Bernardes.

Falar bem o português e escrevê-lo melhor ainda é, como se disse, o mesmo que pintar uma paisagem tipicamente portuguesa no panorama psicológico dos povos.

Que essa paisagem nobilite sempre a raça lusa, pois não basta termos bons es-

critores, admiráveis estilistas e poetas: esses pertencem sempre ao património universal, visto que a arte não tem fronteiras. O que o povo fizer colectivamente, isso sim, é característica de sua raça e de seu viver.

Continue, pois, a veemente campanha da «União dos Defensores da Língua Portuguesa» e não falte energia ao Prof. Vasco Botelho de Amaral, seu arauto indômito.— VIDAL CALDAS NOGUEIRA

Na parte que interessa os Caminhos de Ferro transcrevemos as considerações feitas pelo notável linguista, Prof. Vasco Botelho de Amaral, numa das suas últimas palestras aos microfones do Rádio Clube Português:

### Termo técnico dos Caminhos de Ferro

O sr. António Marcelino da Silva, chefe da 1.<sup>a</sup> Circunscrição da Estação de Campanhã, consulta-me:

«Existem nos cruzamentos das linhas férreas umas peças de aço a que sempre foi dado o nome de cróssimas.

Ultimamente, os serviços respectivos passaram a designá-las por crossingas».

Informo o meu correspondente de Campanhã que na Imprensa do Brasil também apontei a forma cróssima para designar essas peças dos desvios das linhas férreas, na intercepção das calhas.

Não vejo a menor vantagem em mudar cróssimas para crossingas.

O termo corresponde àquilo a que os ingleses chamam cross-sill, isto é, soleira de cruzamento.

A cróssima é assim alteração desse composto inglês cross-sill.

Crossinga é forma demasiado forçada.

### «Tramway», tranvia e «trama»

A. Lima Basto levanta um problema de etimologia inglesa, que interessa à nossa Língua. Veja-

mos o assunto. Todos sabem que em Portugal há uns comboios, aos quais a Companhia dos Caminhos de Ferro chama *tranvias*, e a que o povo dá o nome de *tramas*.

A este respeito escrevi no *Dicionário de Dificuldades da Língua Portuguesa*:

«*Tramway*. Em Espanha e... na Itália adaptaram em *tranvia*. Em Portugal ocorre com raridade esta forma *tranvia*. O nosso povo nacionalizou o vocábulo em *trama*, e todos já assim dizem, e bem. Escusado, pois, *tramuei*. Desnecessário igualmente *tramway* por *trilho, carrilho*».

Em outro livro, nos *Mistérios e Maravilhas da Língua Portuguesa* fiz ver novamente que, se o povo adoptou *trama*, a forma *tranvia* é um teorismo da Companhia dos Caminhos de Ferro, que a linguagem corrente não adopta.

Isto em Portugal. Agora na Inglaterra o caso é outro. Na Inglaterra chama-se *tramway* ou simplesmente *tram* ao que nós cá chamamos *carro eléctrico* ou *eléctrico*, simplesmente, e no Brasil *bonde*.

Qual a origem de *tramway*, palavra que se espalhou pelos idiomas cultos, incluindo o nosso? Este é o problema levantado por A. Lima Basto.

Num documento junto à sua carta cita-se a *Everyman's Encyclopaedia*, onde se lê:

«As calhas de ferro para os *tramways*, principalmente em uso nas minas de carvão, foram primeiro introduzidas por Tiago Outram, engenheiro em 1776, nas minas do Duque de Norfolk, em Sheffield. Em muitas outras pontes em breve o engenheiro Outram realizou os mesmos trabalhos, a que foram dados os nomes de *Outram ways, vias de Outram*. Diz-se que a primeira parte do nome próprio *Outram* se omitiu e que se adoptou *tramways*».

Temos, pois, que, segundo uma hipótese de que a *Everyman's Encyclopaedia* se faz eco, *tramway* nasceu da última sílaba do nome próprio *Outram + way*.

Esta hipótese tem de ser tomada com reservas, porque os melhores dicionários etimológicos ingleses dão a *tramway* outra origem: o baixo alemão *traam*, viga, pelo sueco *tromm*, barrote.

Deixemos o problema para ser resolvido pelos etimólogos ingleses.

Como nota final, acrescento que em França a palavra *tramway* se vulgarizou também em 1873, segundo Dauzat, data da instalação dos veículos puxados a cavalo em Paris e em Lille.

Portanto, o... *chora* da França.

Mas nos fins do século XIX *tramway* já estava abreviado em *tram*.

Ora, se os ingleses abreviam *tramway* em *tram*, se os Franceses, como acabamos de ver, também abreviam, aos Portugueses deve reconhecer-se o

direito de usar a palavra *trama*, como a melhor forma portuguesa. Deite-se, pois, fora o teorismo do *tranvia*.

Diga-se como o povo diz — o *trama*, com referência aos tais comboios.

Também a C. P. receberá dos legionários da União dos Defensores da Língua Portuguesa o seguinte postal:

#### 10.<sup>a</sup> Ordem de Defesa

«Dig.<sup>ma</sup> Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Portugueses. Santa Apolónia, Lisboa.

O abaixo-assinado (etc.)..... vem solicitar: 1.<sup>o</sup>) que a inadmissível inversão bárbara *Lusitânia Expresso* seja emendada para *Expresso da Lusitânia* ou até para *Expresso Lusitânia*; 2.<sup>o</sup>) que se acabe com o teorismo de *tranvia* e se adopte a forma *trama*, como o nosso Povo diz, talqualmente o *tramway* inglês e francês (aliás, *carro eléctrico*) se reduziu a *tram*; 3.<sup>o</sup>) que se adopte nas estações e nos apeadeiros a grafia oficial, como *Benfica*, com *n*, e não com *m* etc.; 4.<sup>o</sup>) que, nos vagões-restaurantes, além das legendas em espanhol, francês e inglês, se coloquem legendas na Língua de Portugal».

Não se fez esperar a resposta do ilustre Director Geral da C. P., sr. Engenheiro Espregueira Mendes, a qual igualmente transcrevemos:

«Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Lisboa, 26 de Março de 1952.

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Prof. Vasco Botelho de Amaral.

Temos recebido postais dos componentes da União dos Defensores da Língua Portuguesa, que V. Ex.<sup>a</sup> representa, com sugestões acerca de alguns termos ou expressões ferroviários usualmente empregados.

Acerca do que nesses postais se expõe vimos informar que os departamentos deste Caminho de Ferro interessados no assunto não deixarão de ponderar devidamente as sugestões feitas a fim de acorrer, no possível, a algumas das objecções apresentadas.

Entretanto, aproveitamos a oportunidade para felicitar V. Ex.<sup>a</sup> pela campanha que tem estado a dirigir em prol da nossa língua.

Com toda a consideração subscrevemo-nos  
De V.

At.<sup>tos</sup> Ven.<sup>res</sup>

O Director-Geral da Companhia,  
a) R. de Espregueira Mendes.»

# O novo horário dos comboios franceses e peninsulares

Por GUERRA MAIO

O novo horário dos caminhos de ferro europeus, posto em vigor em 18 de Maio, poucas inovações apresenta, a não ser uma acentuada demoratização dos transportes, pois raros são hoje, em França, os comboios em que não entre a terceira classe, e o serviço Paris-Bruxelas, que até 1930 só admitia a primeira e segunda classe, nos seus comboios rápidos, foi de pouco a pouco introduzindo a terceira e agora todos a possuem, como os da Cote d'Azur, onde apenas um comboio extra-rápido o «Mistral» tem as duas classes superiores e o rápido de luxo que comporta unicamente carruagens-camas.

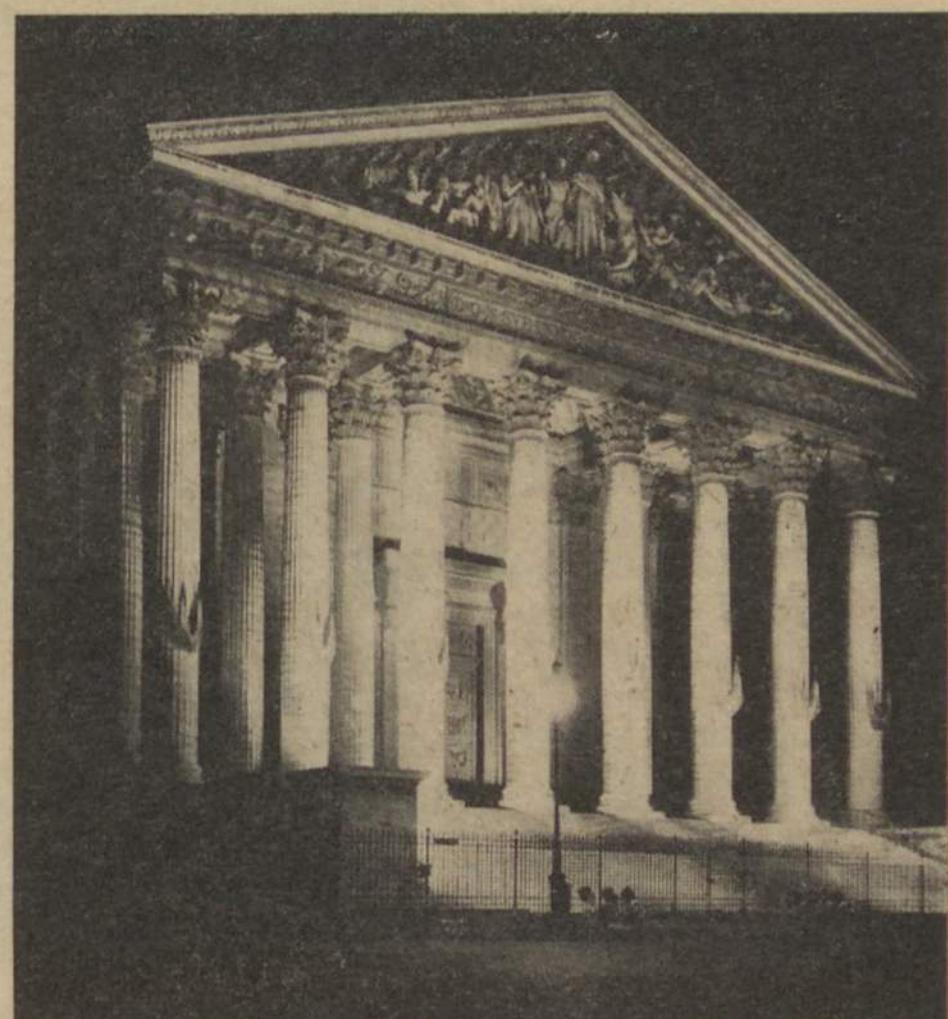
Os comboios da antiga e célebre P-L-M, graças à electrificação do trôço Paris-Dijon, foram notavelmente acelerados, fazendo-se agora o percurso Paris-Lyon, 512 quilómetros, em cinco horas, ou seja a uma marcha comercial de um pouco mais de 100 à hora e com paragem em Dijon, Chalon, Macon e Ville Franche S/Saone. Entre Paris e Marseilha também os comboios, pelo mesmo motivo, foram notavelmente acelerados, cujo percurso passou a ser de 8 horas e 32 minutos, 863 quilómetros, ou seja também a mais de 100 à hora, marcha comercial.

Na grande linha Paris-Hendaia, manteve-se o mesmo horário com certas melhorias com as ligações tributárias.

No que diz respeito aos serviços peninsulares, entre Madrid e Hendaia, o «Sud Express» ganhou uma hora, assim como, de e para Lisboa, o que não deixa de ser interessante, e ligou-se o expresso n.º 1 do norte de Espanha, ao rápido de Hendaia-Paris com o que Lisboa também beneficiou, passando a fazer-se a viagem entre a nossa capital e a da França em dois dias e uma só noite, em vez de duas, com um percurso reduzido a 38 horas e 50 minutos, o que é muito de apreciar. No sentido inverso o horário não teve alteração, ou sejam as 49 horas de percurso. Aqui também será possível, num próximo horário poupar-se uma noite, partindo-se de Paris às 8<sup>h</sup>,20 em vez das 22<sup>h</sup>,20 da véspera, pois aquele comboio chega a Irun às 19<sup>h</sup>,06, enquanto que o expresso n.º 2 da «Renfe», parte

para Madrid, 36 minutos antes, ou seja às 18<sup>h</sup>,30. Mas isso é talvez fácil de conseguir, reduzindo-se um pouco a demora do comboio francês em Hendaia e retardando-se de 30 a 45 minutos o espanhol; pois assim teríamos uma só noite no percurso Paris-Lisboa, e com ótimas ligações dos Pireneus com a Península. Esperamos que, num futuro horário esse objectivo seja atingido. Outra facilidade oferecida aos passageiros e por proposta da C. P. foi a da circulação diária da carruagem mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> entre Lisboa e a fronteira francesa o que é do enorme vantagem, por se acabar, em certos dias, com o desagradável trasbordo a horas mortas, na estação entroncamento de Medina del Campo.

Para que o «Sud-Express» possa ser acelerado, trabalha-se com certa actividade, na conclusão da segunda via do norte de Espanha, entre Miranda do Ebre e Alsasua, 79 quilómetros, assim como no desvio de Tejares, da linha de Medina, à fronteira de Portugal, o qual suprimindo a ponte sobre o Yeltes, permitirá a circulação de máquinas mais



PARIS — Fachada da sumptuosa Igreja da Madalena

pesadas e um ganho de uma hora, a hora e meia, nesta linha. Para esse efeito foi há pouco renovada a via entre Santo-Espírito e Cidade Rodrigo, ou seja na descida para o Águeda, na extensão de 19 quilómetros, os quais juntos aos 38 já renovados entre Salamanca e Aldehuela dos Almamos, perfaz 57 de linha nova, com carris de 40 quilos. O resto da linha, apesar de ainda ter trilhos de 30 quilos, está em bom estado e por isso, concluido que seja o desvio de Tejares, a linha permitirá um apreciável aumento de velocidade nos comboios correios e no «Sud-Express».

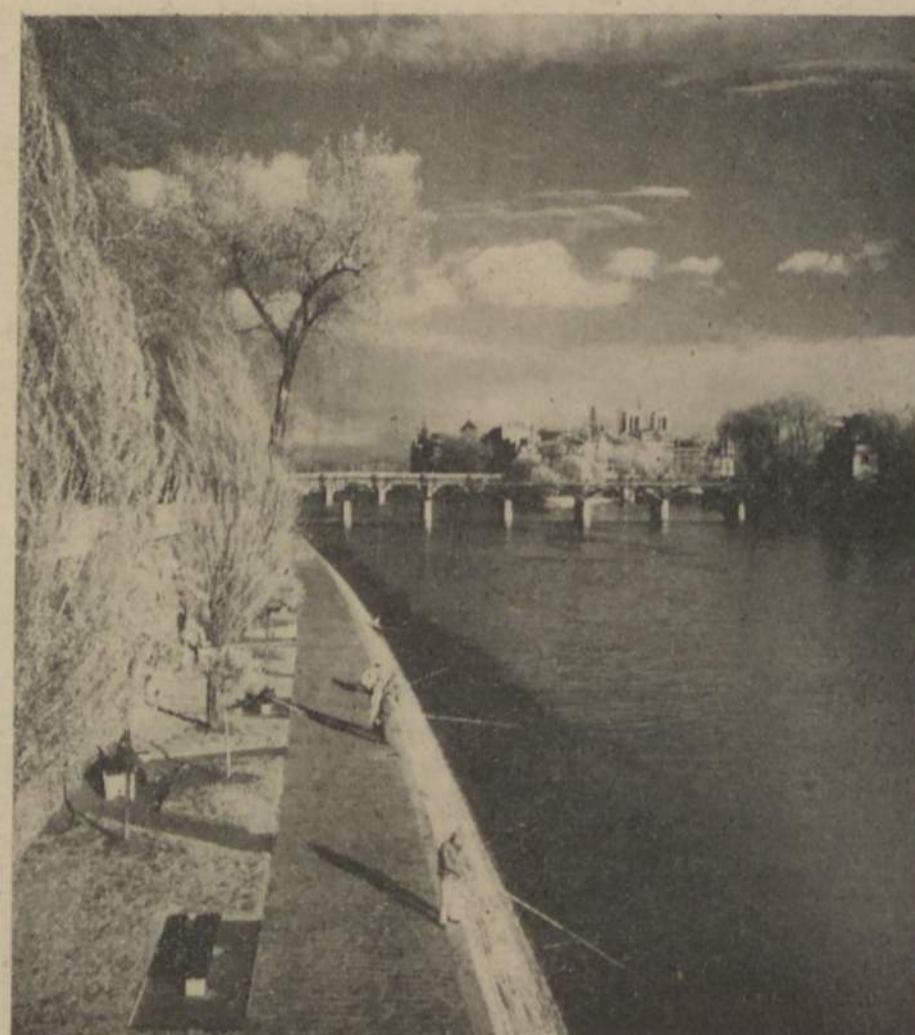
Na linha Madrid-Hendaia foram restabelecidos, três vezes por semana, terças, quintas e domingos, para França, e segundas, quartas e sextas, em sentido inverso, dois rápidos diurnos da «Renfe», com ligação com os rápidos da noite da França, o que desde 1936 não acontecia. As ligações franco-espagnolas pelas fronteiras de Canfranc e Puigcerda, também foram melhoradas.

Resta fazermos referência à demora de três horas em Hendaia, a que os passageiros idos no «Sud-Express» são obrigados, e que na verdade não é nada agradável. Quis o acaso que eu tivesse encontrado um funcionário superior dos caminhos de ferro franceses, meu velho amigo, com quem conversei sobre o assunto. A resposta foi simples, o tráfego actual entre a França, Espanha e Portugal, não é suficiente nem justifica a circulação dum novo comboio entre Hendaia e Paris. Há por isso que aproveitar o serviço interno e este

tem que obedecer ao tráfego Paris-Bordeus, que é considerável.

Ora a França, desde há muitos anos, que tem no seu programa a viagem das suas principais cidades, a Paris com regresso no mesmo dia e vice-versa. Conseguio-o agora, pois os passageiros têm para esse fim à sua disposição comboios rápidos de Bordeus, Angoule, Poitiers, Lyon, Strasbourg, Limoges, Clermont-Ferrant, assim como de Bruxelas etc. etc., e em sentido inverso. Evidentemente, que o passageiro, chegando a Bordeus às 14<sup>h</sup>,50 e tendo depois para Paris, um comboio rápido às 17 horas, pouco poderá fazer nas duas horas e dez minutos que ali têm mas pode voltar no seguinte e assim tem a tarde toda para os seus negócios e o dia imediato até às 17; isto apenas com dois dias de ausência de casa e uma noite de hotel. No sentido inverso chega a Paris às 13<sup>h</sup>,35 e reparte às 18 horas, onde demora mais tempo útil. Por outras palavras, o passageiro gasta no comboio o que poupa na hospedagem com vantagem para o caminho de ferro, pois aquele fica com a margem de fazer maior número de viagens.

Tenhamos pois paciência, porque logo que a S. N. C. F. possa e o Governo francês lhe permita fazer maior número de comboios, teremos um serviço rápido superior ao de antes da última guerra e a viagem de Lisboa ou de Madrid, feita em muito menos tempo, e certamente com maiores comodidades.



PARIS — Maravilhas da Serra

# RUMO A FRANÇA E À BÉLGICA

## NA GRAND'PLACE DE BRUXELAS

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

O decorrer das crónicas sobre esta inesquecível viagem de estudo, dissemos algures na imprensa diária que em todas as cidades há praças e ruas, edifícios e pedras que contam uma história ou a escondem. Conhecer Bruxelas, através da sua carreira pelo tempo, é procurar ler na sua Grand'Place todo o simbolismo do seu imponente conjunto arquitectónico. Quando os seus medievos avoengos colocaram, em 1402, a primeira pedra do Hotel de Ville, os bruxelenses quiseram erger uma obra de porfia. Que a sua torre de noventa e seis metros ultrapassasse a sua congénere de Bruges. E ultrapassou. E' uma autêntica provocação à vertigem — assevera o nosso guia. Dá realmente a ideia que os arquitectos queriam guindar o homem do seu tempo à sua altura exacta! Uma subida atira-nos o olhar para horizontes nunca vistos. A cidade é maravilhosa. Os tectos da Grand'Place e de toda a urbe são, no justo orgulho da sua gente, os mais belos do mundo. Eis-nos agora de frente para a Casa do Rei, em neo góticó opulento e rijo como a témpera do mesmo povo que a edificou. Sente-se à nossa volta o eco das trombetas ou dos clarins que anunciaram a entrada nesta Praça de Joana de Castela, a esposa de Filipe o Belo, e as vitórias de Carlos V ou de Napoleão. Se esta Praça assistiu a faustos, é também testemunho de crises. Foi aqui que, em 1421, a plebe se revoltou contra os fidalgos, exigindo uma participação no governo da cidade. E nota-se que desde essa data, a administração urbana se vestiu de uma estrutura nova. Foi o reconhecimento dos direitos das classes profissionais, de artes e ofícios. A própria Grand'Place se alterou também e tornou-se num florescente centro corporativo. Em nenhuma parte vimos reminiscências das corporações medievais, como em Bruxelas e nas cidades flamengas de Gand e Bruges. Os trabalhadores, fossem os alfaiates, os retroseiros, os fanqueiros, os capelistas, os famosos comerciantes de rendas e tecidos, todos edificaram ali o seu sindicato.

Seria longa a enumeração de todos os monumentos visitados e das suas preciosidades. Isso é programa das publicações de propaganda muito divulgadas e ao alcance de todos os nossos leitores.

Retiramo-nos da Grand'Place. A atmosfera medieval desanuviou-se. Respira-se agora o ar da vida moderna, nas principais artérias da capital. Por todas as ruas, cinemas e teatros. Demo-nos ao trabalho de averiguar o total de casas de espectáculos de Bruxelas, para que se possa comparar o seu movimento e a formação do seu povo, a estética pelo menos, em paralelo com a cidade de Lis-

boa; e referimo-nos à nossa capital, pois ambas as características cidades contêm igualmente cerca de um milhão de habitantes. Pois Bruxelas enche diariamente em sessões que começam logo às duas horas da tarde um total aproximado de cem cinemas e de dezassete teatros. A formação da gente da cidade e o seu nível de vida alto podem aquilar-se pelos espectáculos que saboreia. E veja-se que no teor do seu panorama teatral diário domina a ópera, a opereta, a alta comédia, a comédia, a revista coreográfica e de costumes, o music-hall.

Éramos agora levados na multidão que ondeia a todas as horas nos grandes armazéns de Bruxelas, género Lafayette, Au Bon Marché e Prix-Unic de Paris, onde se vende de tudo a preços atraentes. De tudo, inclusivé artigos de pastelaria e restaurante. Foi aí que nos enamoramos do inigualável chocolate belga. Dizem-nos que não tem rival. E desta vez provámos antes de acreditar. Tanta a variedade de paladares, com essências de leite, fruta e licores, artisticamente acomodados em tabuletas, que é um variegado jardim de tentações. O chocolate e a cerveja. Num país em que se respeita uma lei por excelência profiláctica — a abolição do álcool nos estabelecimentos públicos — haveria necessariamente de beber-se muita e boa cerveja. As refeições e a qualquer hora nos cafés, temos a acompanhar-nos a espuma loira e refrescante desse delicioso produto do país.

A' noite demos de face com a prova negativa do que havíamos julgado: esse povo de porte austero, de fisionomias nórdicas, visto mais no íntimo, deixa trasbordar de si um acentuado garrido meridional. Nas suas palavras, na sua alegria de viver, no seu espírito de crítica mordaz, na fantasia dos seus sonhos, sorri uma Bélgica contente, sem a verdade que à primeira vista se vislumbra. País em que se ri e se trabalha. E ali o trabalho é no estilo germânico, no seio da ordem, em que cada um desempenha a sua função com brio e consciência profissional e no fito de ser imediatamente útil à nação, o que não acontece bem nos países latinos, onde o trabalho é executado mais por honra e para proveito próprio e menos em espírito de classe.

Estes breves apontamentos de síntese activarão no leitor o gosto por estudar e conhecer este povo. Agora compreendemos por que as Universidades belgas têm sido sobremaneira preferidas pelo estudante português: nelas se adquire uma consciencialização profissional à altura das exigências do mundo moderno.

Da próxima vez são Gand e Bruges o objectivo da nossa crónica.

# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

No Congresso dos Proprietários de Hoteis que, recentemente se realizou em N. Iorque, a secção de elevadores apresentou um ascensor que obedece à voz humana em duas línguas. Quando o operador diz a um microfone «Go up» ou, em francês, «Montez», a porta do elevador fecha-se automaticamente e este começa a subir. Quando o operador ordena «Down please» ou «Descendez», o elevador acata a ordem, principiando logo a descer.

(De *Toronto Globe Mail*)

Os condutores de automóveis da Holanda vão, dentro de poucos meses, ter telefone nos seus carros podendo deles falar para qualquer outro veículo ou para suas casas. Os caminhos de ferro holandeses já aplicaram também em cada carruagem idênticos aparelhos.

(De *El Pueblo de Avellaneda* Argentina)

Um médico alemão fez num hospital de Francfort numa demonstração dum método para determinação do sexo dumha criança, três meses antes do seu nascimento. O diagnóstico baseia-se na observação dos olhos da futura mãe.

(De *Sinceridad de Nueva Pompeya*)

No meio de desenhos de anúncios um jornal da Califórnia publicou o seguinte:

«Dono dum camião procura viúva que possua dois pneus. Finalidade: casamento. Gostaria de ver fotografias dos pneus».

(De *El Nuevo Diário*—Porto Rico)

Recentes experiências feitas na Universidade de Kausas nos Estados Unidos, revelaram a possibilidade de grãos maduros e secos poderem germinar depois de terem suportado uma temperatura de 80 graus abaixo de zero pelo espaço de vinte dias.

(Do *Mayar Nemset*—Budapeste)

O tribunal de Washington acaba de adjudicar a quatro tribus de índios do Estado de Oregon a indemnização de 16 milhões de dólares pelos terrenos que lhes pertenciam e foram apropriados pelo governo em 1855.

(De *Le Monde Vu*—Paris)

Um pescador de Riverside não apanhou peixe no Rio mas pescou vinte galinhas. Vendo um caixote flutuar rio abaixo, conseguiu pesca-lo e nele encontrou vinte galinhas vivas.

(Do *Richmond Times Dispatch*)

Os cientistas do Observatório de Boston foram informados de que caiu em Bennington chuva de granizo cujas pedras continham metal. O fenômeno deu-se durante uma violenta trovada. As ruas ficaram cobertas de partículas de iodeto de prata depois do granizo se derreter.

(Do semanário *Delineator*—N. Iorque)

Uma das maiores surpresas duma firma de Dachland verificou-se recentemente quando venderam a um índio da tribo Sioux um cobertor eléctrico.

(De *Siglo XX*—Buenos Ayres)

O primeiro diário impresso com papel fabricado inteiramente com o bagaço de cana de açucar foi publicado pelo «Holycke» numa edição especial.

(Do semanário *Los Relampagos*—Guadalupe)

O chefe da polícia de Franklins, nos E. Unidos, mencionou no seu relatório anual de actividades daquela corporação estes números estranhos: bicicletas roubadas, onze; bicicletas restituídas aos donos, doze.

(Do semanário *Bueno Humor*—Caracas)

Um professor de medicina do Medical College de Filadelfia anunciou a descoberta dum novo medicamento para tratar de astrite, extraído da raiz de cabaças bravas, muito abundante no México.

(De *Lo Diablito*—Valparaiso)

As criadas do Hotel Hudson de N. Iorque ficaram estupefactas quando entraram nos quartos onde haviam dormido 500 hóspedes e encontraram camas feitas e tudo arrumado e limpo. Os hóspedes eram escoteiros de Wisconsin a caminho da reunião magna em Walley Forge. Como é sabido uma das obrigações dos escoteiros é «Deixem o campo tão limpo e arrumado como o encontraram».

(Do semanário *La Casserole*—Paris)

Foram presos em N. Iorque doze pessoas, entre elas um empregado dos correios, acusadas de roubar encomendas postais. O empregado postal, na secção de encomendas, colava nos pacotes sobre o endereço original, o de uma loja alugada pelos gatunos onde eram prontamente entregues.

(Do *Cleveland Plain Dealer*)

## Engenheiro PINTO TEIXEIRA

De passagem para a Norte-América, encontra-se na capital o ilustre director dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

Após vinte e seis anos de exercício distintíssimo das suas funções na província de Moçambique, de cujos serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes é director, chegou a Lisboa, na companhia de sua esposa, o engenheiro sr. Pinto Teixeira que se destina aos Estados Unidos da América do Norte, onde, em missão oficial, vai adquirir importante provisão de material necessário à ligação da Rodésia na Pafuri, pelo caminho de ferro de Lourenço Marques.

O engenheiro sr. Pinto Teixeira, reputado como um dos mais eminentes técnicos de transportes ferroviários e organizações portuárias, já servira em Angola nos anos de 1914 e 1927. Num interregno deste período dera o seu contributo muito dedicado à participação de Portugal na Grande Guerra, pelo que em França, em 1917, esteve incorporado no antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Toda a colónia de Moçambique lhe consagra uma consideração extremamente grata, preiteando assim o que ele tem ali efectuado, tanto em favor

dos municípios de Lourenço Marques, de cuja câmara foi presidente, como do incremento de transportes e portos—obra avultada que se traduz no mais iniludível progresso de fomento económico e é sempre reconhecida por todos os viajantes que vêm observando o magnífico desenvolvimento daquela nossa província ultramarina. Por isso, a sua individualidade é sempre homenageada o mais prestigiosamente possível por toda a população moçambicana, bem como por estrangeiros que enaltecem a sua superior competência profissional, aliás posta brilhantemente à prova em todas as Conferências de Transportes efectuadas desde 1937 e entre as quais as de Paris, Lucerna, Bruxelas, Lisboa, Joannesburgo e Nairobi. Por todo o brilhantismo do seu honroso *curriculum vitae*, o engenheiro sr. Pinto Teixeira tem sido distinguido com altaneiros galardões, como, por exemplo, os das comendas de Cristo, Avis, São Silvestre e do Império e o do grande oficialato de Mérito Industrial.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, apostada como sempre está em reconhecer o valor das personalidades de escol, sauda o engenheiro sr. Pinto Teixeira, augurando-lhe o prosseguimento, cada vez mais desvanecedor, dos seus triunfos técnicos que o mesmo é dizer dos seus serviços subidamente meritórios em prol do fomento colonial português.

## ANTÓNIO MONTÊS

Já vai decorrido mais de um mês sobre o dia em que foi acometido por doença grave o nosso querido amigo e distinto colaborador, sr. António Montês, director do Museu Provincial de José Malhôa, das Caldas da Rainha; e Chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P..

Embora assistido de todos os socorros clínicos, António Montês não logrou sentir alívios que lhe dessem prenúncios de cura, pelo que se resolveu levá-lo a Zurique, acompanhado de sua esposa e dum facultativa. O enfermo ainda não foi operado encontrando-se, porém, internado numa casa de saúde da mesma cidade suíça.

## Linhas Portuguesas

### NOVO APEADEIRO

Inaugurou-se, há cerca de duas semanas, um novo apeadeiro, que, com o título de «Garraia», é situado na linha de Vila Viçosa, a 6 quilómetros de Évora.

Melhoramentos como este nunca serão demais, porque virão providencialmente ao encontro das necessidades locais de afluxo de passageiros aos comboios e, portanto, contribuirão para se ir resolvendo a crise geral de transportes.

## ORDEM DOS ENGENHEIROS

### O seu novo bastonário é o sr. Raúl Couvreur

Com o fim de eleger o seu bastonário, reuniu-se em assembleia geral extraordinária a Ordem dos Engenheiros, sob a presidência do sr. eng.º Gomes da Silva.

Na urna entraram 1016 listas, 22 das quais inutilizadas. Os candidatos mais votados foram os srs. eng.º Cunha Leal com 369 votos; e Raúl da Costa Couvreur, com 625. Foi este, pois, o bastonário eleito, o que correspondeu ao desígnio da direcção da Ordem, que o apresentara como seu candidato.

Ao ilustre engenheiro tributa a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a sua rendida homenagem de elicitações pela merecida honra que, assim, lhe acaba de ser conferida.

Precedendo a aludida eleição, os srs. Casimiro da Costa e Arriaga Fernandes versaram diversos assuntos de ordem interna entre os quais os que se referem ao trabalho das comissões que haviam sido nomeadas para regulamentar o exercício da profissão e para efectuarem as publicações oficiais da sua colectividade. Respondeu-lhes o vice-presidente do Conselho Directivo, que os satisfez com as devidas elucidações.

# O Jardim Zoológico

**COMPLETOU 68 ANOS E INAUGUROU  
DOIS MELHORAMENTOS INTERESSANTES**

**E** justo motivo de orgulho para o nosso país o possuímos um Zoo que hoje se considera, sem favor, o melhor da Europa. Na verdade, o velho mas sempre novo Jardim Zoológico de Lisboa é dos mais completos em espécie de variada fauna e são modelares as suas instalações, renovadas e ampliadas ao longo da existência do atraente parque tão querido dos lisboetas. De ano para ano, o Conselho de Administração do Jardim, numa obra de alindamento e de transformação infatigável, vem dotando o nosso Zoo com vários melhoramentos. É um verdadeiro milagre de beleza o que se tem feito desde a sua fundação, e de tal forma que entre o Parque das Laranjeiras de 1884 e o moderníssimo Jardim Zoológico e de aclimação, que ostenta hoje suas melhores galas num conjunto admirável, não há traço de semelhança, mas únicamente algumas décadas de progresso assinalando tarefa muito útil e notável.

Para comemorar os 68 anos de existência, foram ali inaugurados no passado dia 2, o Grande Ginásio dos Macacos e a Casa de Incubação e Criação de Aves. Como de costume, a Imprensa foi convidada a assistir a esses melhoramentos. O sr prof. dr. Fernando Emídio da Silva e outros membros do Conselho da Administração receberam os jornalistas, iniciando-se a visita às novas instalações do vasto e esplêndido Zoo. O Ginásio todo azulejado, (nada menos de dez mil azulejos) construído nos moldes escolares da educação física, tem 14 metros de comprimento por 12,5 de fundo e a altura de 8 metros. Um terço da área de cobertura é uma placa de cimento armado sendo a restante em grades de ferro. Ao fundo, em toda a extensão e a toda a altura, a Casa de Habitação dos Macacos, com três andares, varandas, doze portas numeradas indicando os respectivos aposentos dos seus inquilinos—cerca de 200 macacos de grande estatura, que, desalojados das antigas residências, ali confraternizaram ruidosa e animadamente. Dispõe de um grande espaldar, quatro trapézios fixos, jogo de doze baloiços, argolas, escadas, duas pranchas e piscina, também de mármore como o chão nos dois pisos. Gastaram-se nesta obra quarenta e cinco toneladas de ferro.

No centro do jardim, uma casa de especial re-

levo artístico, com chão de madeira e paredes forradas de cortiça para amortecimento de sons, destinada à incubação e criação de avestruzes, galináceos, pavões, faisões, etc.. Constituem-na quatro compartimentos, três deles interiores, e possue aparelhagem moderna e grande galeria envidraçada dando para dois recintos exteriores.

Após a visita, os jornalistas foram obsequiados com um chá, tendo nessa altura o sr. Fernando Emídio da Silva pronunciado algumas palavras alusivas à data que se festejava: «68 anos floridos, pois, só no Roseiral, desabrocham cem mil rosas». Lembrou a desvelada protecção dos reis D. Luís e D. Fernando, «que ao jardim deram cunho de obra régia» e a Sousa Martins «que, com o coração e o talento, lhe deu foros de obra decisiva». Pôs em relevo a valiosa cooperação dos srs. arquitecto Raúl Lino, prof. dr. Fernando Frede, engenheiros Melo Gouveia e Pires Marques; afirmou a sua satisfação por ter entrado para o conselho administrativo um dedicado amigo do Jardim—o sr. general Carvalho Viegas, antigo governador ultramarino; e terminou agradecendo a protecção que têm dispensado ao Zoo os srs. ministro do Ultramar, das Obras Públicas, da Educação e das Finanças; o presidente da Câmara Municipal e a Imprensa.

E os jornalistas, como sempre, vieram encantados com o que admiraram e com as gentilezas recebidas.

## Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Junho de 1902)

### Tracção eléctrica

A camara auctorizou a abertura das linhas de Benfica, pela Avenida da Liberdade e avenidas Fontes e Aguiar, e do Campo dos Martíres, a ligar com a linha que vae pelo Intendente no largo de D. Estephania.

Também a camara, reconsiderando sobre uma resolução anterior, autorizou a construcção de desvio no largo das Duas Egrejas, para serviço dos theatros, sob a condição de que a linha fique o mais possível junto o apaselo.

# Linhos Estrangeiros

**AUSTRIA**

Em breve vão entrar em circulação na rede dos caminhos de ferro da Áustria uma nova série de locomotivas eléctricas.

Esta série de novas locomotivas foram construídas na Áustria sob planos e orientação dos seus próprios engenheiros, que presidiram à construção de toda a estrutura metálica em oficinas de material ferroviário. Os motores eléctricos foram montados e construídos em oficinas de material eléctrico de Viena, com exceção apenas dos motores de tracção e aparelhagem hidráulica (freios, etc.) que foram fornecidos pela casa Suiça Brown-Boveri.

— Na produção anual das industrias de serração da Áustria cifra-se aproximadamente em 700.000 as travessas de madeira ou chulipas para os caminhos de ferro, à parte a madeira serrada para outros fins. Cérrca de 500.000 chulipas foram adquiridas pelos Caminhos de Ferro Áustriacos sendo 132.500 exportadas na sua maioria para a Polónia.

**DINAMARCA**

Devido à crescente concorrência de auto-carros e automóveis de aluguer, os Caminhos de Ferro do Estado decidiram estabelecer novos bilhetes baratos em vez de procederem a uma baixa geral no custo das passagens.

Nesta, conformidade, para encorajarem o prolongamento das férias emitiram bilhetes especiais válidos para os períodos de 3 de Março a 17 de Junho e 23 de Agosto a 30 de Setembro. Só, porém, serão emitidos para viagens além de 90 milhas, não se permitindo que o retorno seja efectivado antes de uma semana. Os bilhetes serão mais baratos em 25 %, concedendo-se aos seus portadores uma interrupção na viagem de retorno.

Até agora, resolveu-se conceder um desconto aos interessados; mas, daqui em diante, poderão ser adquiridos bilhetes de retorno, baratos, com uma área definida, em certos dias ou períodos, e, provavelmente, para determinados comboios.

**INGLATERRA**

Em atenção ao crescente tráfego de maquinaria pesada e instalações mecânicas, especialmente de transformadores destinados a obras de electrificação e drenagem, estava a ser indispensável um novo vagão baixo, para carga pesada. Verificando-se que o peso máximo de qualquer dessas unidades a transportar era de 80 toneladas, foi delineado um

vagão para transportar tal carga. Pois, construído na Inchicore Work of Caras Iompair, (Eireann), já agora a sua eficiência pode ser observada por todos.

Experiência prévia aconselhou que fosse feita a montagem dos pára-choques e engrenagem giratória sobre as *bogies*, terminando-se o *chassis* um pouco além dos centros giratórios dessas *bogies*. Além de economizar peso, esta disposição permite ao vagão vencer as curvas de pequeno raio, tais como as de depósitos de mercadorias e desvios.

Com o diâmetro de 5 pés e 6 polegadas, os centros das *bogies* têm uma chapa de apoio em bronze sobre a qual se movem os centros do *chassis*. Estes centros giratórios das *bogies* foram executados com a máxima resistência para suportarem o máximo esforço. A armação (*chassis*) dos *bogies* são de chapa de uma polegada, à qual o centro das *bogies* e apoios intermediários são ligados com rebites.

A parte baixa do *chassis* de 21 pés consiste em 4 secções de aço laminado de  $24 \times 7 \frac{1}{2}$  «com os topes e fundos de uma polegada. Sobre as *bogies*, essas grossuras são reduzidas  $14 \times 8$  polegadas, com  $\frac{1}{2}$  polegada nos topes e fundo. São as mesmas as secções das vigas transversais».

Por conveniência do fabrico, o *chassis* foi dividido em 3 secções,— a parte baixa central e os dois extremos — cada um compreendendo 4 vigas. Estas secções foram fabricadas e depois soldadas umas às outras. Em virtude dos métodos aplicados, não houve arqueamentos nem torceduras.

As molas de apoio de cada par de rodas e eixos são ligadas por barras compensadoras, para igual distribuição do choque sobre as duas molas, evitando-se, assim, o excesso de carga sobre uma só.

Eis as principais dimensões do utilíssimo vagão:

Comprimento — extremo a extremo do pára-choques . . . . .	72 pés, 2 $\frac{1}{2}$ pol.
Comprimento da parte baixa do vagão . . . . .	21 pés
Largura do <i>chassis</i> . . . . .	8 », 6 pol.
Distância entre os centros das <i>bogies</i> . . . . .	48 pé
Diâmetro dos centros das <i>bogies</i> . . . . .	5 »
Centros das rodas . . . . .	5 », 6 pol.
Tára . . . . .	43 tons.
Capacidade da carga . . . . .	80 tons.

Já se encontra à venda a  
NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO  
*Manual do Viajante em Portugal*  
MUITO ACTUALIZADO  
Pedidos a esta Redacção



# “GREY”

## VIGAS E FERROS

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



**NOGUEIRA Limitada**



LISBOA  
R. dos Douradores, 107, 1.<sup>o</sup>  
Telef. P B X 2 1381-82

POR T O  
134, Rua do Almada, 136  
Telef. 7107

# Recortes sem comentários

## O caminho da juventude

Procurámos saber como os jovens trabalhadores portugueses passaram o último Carnaval. Fez-se um inquérito aos principais centros industriais e obtiveram-se bastantes dados. Trazemos hoje aqui alguns dos mais sintomáticos:

Foram abrangidos neste inquérito 416 rapazes entre os 15 e os 20 anos; portanto, ainda menores.

76 %, ou seja 318, passaram o Carnaval em bailes, tendo mais de metade (191) perdido uma, duas e mesmo as três noites nos bailes.

Como consequência lógica, a maior parte destes não trabalhou nos dias seguintes às noites perdidas.

27 % fizeram despesas superiores às suas possibilidades normais, assim:

50	gastaram	mais de	50\$00
24	>	>	100\$00
8	>	>	200\$00
4	>	>	300\$00

Para conseguir este dinheiro, 19 arranjaram-no por meios reprováveis, quer roubando-o aos patrões ou aos pais, quer empenhando objectos seus (relógios, peças de vestuário, etc.) ou pedindo-o emprestado.

Embora quase todos tivessem confessado que procuraram o baile como forma de divertimento para buscarem o prazer sensual, 24 %, isto é, 76 rapazes dançaram de maneira escandalosamente sensual e excitante, não respeitando o corpo das raparigas com quem dançaram.

5 dessas raparigas perderam a honra nas noites de baile.

25 dos rapazes inquiridos, após os bailes, foram para casas de prostituição, 3 dos quais com a própria companheira de dança.

Houve 7 casos de desordem e agressão nos bailes por casos de ciúme e 17 casos de embriaguez.

Um rapaz, que o ano passado se tuberculizou por causa dos bailes, voltou lá este ano, tendo perdido duas noites.

Outro rapaz, a quem restavam uns vestígios de dignidade, declarou que «por vezes ficava envergonhado perante certas atitudes das raparigas com quem dançou».

Numa das folhas de inquérito relata-se, a respeito dum jovem dançarino:

«...Só se afastava da rapariga quando passava pela frente da mãe dela».

Depoimentos eloquentes como estes são às dezenas. Não queremos que nos acusem de moralistas exigentes. Nós somos rapazes também e gostamos de nos divertir. A juventude deve ser alegre e folgazã. Se o não for, está gravemente enferma.

Mas, ousamos perguntar:

Isto que fica exposto será indício de alegria, de juventude? Ou será antes sintoma alarmante de grave enfermidade?

Do mesmo inquérito se conclui que 23 % dos rapazes inquiridos (98) se divertiram decentemente neste Carnaval.

Quer dizer, 23 % vivem; 76 % vão apodrecendo aos bocados!

(De Juventude Operária)

## Ciganas, bruxas e parvos

Aqui está um título sugestivo que nem pelo facto de o ser, acaba com os últimos (os parvos) porque, se tal milagre fosse possível, também a prática das *sinas* pelas ciganas e as bruxarias com benzeduras, terra dos cemitérios, incenso para defumadoiros com ervas silvestres, rezas e outras malabarices de nulo efeito, teriam dado lugar à ciência em proveito da humanidade e até da economia particular, tantas vezes *assaltada* por esses grotescos agentes de bruxaria, que deixam sempre o paciente a caçar aranhas, levando-lhe tudo o que podem *surripiar-lhe*.

Temos aqui referido vários casos de palermice em que tantos *anjinhos* se deixam «ir no barril» e estamos a ver que é prègar no deserto. Os parvos são cada vez mais.

Ainda agora...

Foi na Palhaça. Abancaram por ali famílias de ciganos e logo as mulheres das *sinas* se prepararam para dizer o futuro às gentes da povoação.

Entre vários que se deixaram... *escorregar*, figurou um tal Remigio, lavrador, a quem a ciganinha esperta fez ver que a vida da família, para correr bem, precisava dum lavagem com rezas e benzeduras feitas sobre peças de roupa e outros objectos que pertencessem ao chefe.

Não foi preciso mais nada. A família carregou para junto da mulher do feitiço tudo o que pôde: uma samarra, roupa de vestir e de cama, algumas joias, um chaile, 150\$00

em dinheiro e parece que também voou a carne da salgadeira ..

Depois de tudo embrulhadinho, foi também no embrulho o Remigio, que ficou de olhos esbogalhados para um vigésimo da lotaria premiado com a «talúda». Não tenha dúvidas — disse-lhe a malta cigana—. Se quiser, chegue ali à loja e veja nos jornais.

O Remigio rodou para a loja, a 90 quilómetros à hora.

Quando regressou. . os ciganos tinham, retirado, esquecendo-se de fazer as despedidas e levaram, também, por descuido a trouxa da roupa, que o «troux» do Remigio lhe confiou...

Tá bem ou não tá?

E agora já lhe anda rondando a porta uma «virtuosa» da Vista Alegre para... para levar o resto. Melhor, só de encomenda !

(De *Gazeta de Cantanhede*)

### Um soldado pagou com a vida o seu gesto de abnegação

Junto à Estação Nova, deu-se uma impressionante tragédia que custou a vida a um valente soldado que pretendia arrancar às águas traíçoeiras do Mondego uma pobre criança.

Eram cerca das 15 horas quando o menor de 6 anos, Miguel Trindade Menezes, da rua dos Sapateiros, atravessava a ponte de madeira da Guarda Inglesa, a fim de levar um chapéu de chuva a sua mãe, que lavava roupa no rio. A ventania forte fez a criança desequilibrar-se e cair ao rio, onde teria perecido se não fora a pronta intervenção do barqueiro António Vitor, de 38 anos, das Carvalhosas, proprietário daquela ponte, que, com o auxílio de um barco, conseguiu salvar o Miguel que, agarrado ao chapéu de chuva que se abriu, era arrastado pela corrente. Enquanto esta cena decorria, um pouco a jusante do local onde a criança caíra, dava-se outra tragédia — bem mais grave.

O soldado Armando Pereira, do Regimento de Infantaria, ao ver o Miguel debater-se, atirou-se à água para o tentar salvar, não reparando, em virtude da água correr barrenta, que a profundidade era pouca.

Daí resultou bater com a cabeça na areia, ficando inanimado. Em seu socorro foi um seu camarada, Joaquim Maria dos Santos, do mesmo Regimento, que o retirou da água.

Como os Bombeiros Municipais se encontravam no local — pois haviam sido pedidos os seus serviços para o pequeno Miguel, que seguira de automóvel para o Hospital — imediatamente fizeram transportar o pobre soldado ao banco hospitalar, onde veio a falecer, devido, parece, a ter fracturado a coluna vertebral.

E' de lamentar a morte desse heroico soldado que, num rasgo pouco vulgar, e com desprezo pela vida, apenas tivera em mente salvar o seu semelhante.

Actos desta natureza são pouco vulgares.

(De *O Despertar*)

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Dois filmes de assombro»

EDEN — Às 21,30 — «Pecadora dos mares do sul»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Dois filmes de assombro

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais

## NORWICH UNION Fire Insurance Society Ltd.

COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS,  
ESTABELECIDA EM PORTUGAL EM 1924

#### SEGUROS DE:

- \* BAGAGENS PESSOAIS
- \* R O U B O
- \* LUCROS CESSANTES
- \* TERRAMOTOS
- \* INCÊNDIO
- \* AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL
- \* ACIDENTES PESSOAIS
- \* QUEBRA DE VIDROS
- \* RESPONSABILIDADE CIVIL
- \* AÉREO (Seguro de passageiros)

Agentes Gerais em Portugal:

JAMES RAWES & CO. LTD.

RUA BERNARDINO COSTA, 47

Telefones: 23232/3/4

LISBOA

Sub-Agentes no Porto:

WALL & C.ª LDA.

55, RUA DA REBOLEIRA

VIAJAR... AMBIÇÃO DE MUITA GENTE  
VIAJAR ECONOMICAMENTE... DESEJO DE TODA A GENTE

**A SUÍCA**

É HOJE UM DOS PAISES MAIS BARATOS DA EUROPA

Para informações, consulte as Agências de Viagens ou o

**CENTRO NACIONAL SUÍÇO DE TURISMO**

Avenida da Liberdade, 158-A — LISBOA

Telef. 23056/57





# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 124, III série, de 24 de Maio publica o seguinte:

**Direcção dos Serviços de Exploração e Material**

**3.ª REPARTIÇÃO**

Autorizada por mais seis meses, com termo em 14 de Novembro de 1952, a exploração da carreira provisória de passageiros entre Vila Nova de Milfontes e Odemira, concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, na Calçada do Duque, 20, concelho e distrito de Lisboa, por despacho ministerial de 16 de Agosto de 1950, publicado no «Diário do Governo» n.º 201, 3.ª série, de 29 de Agosto de 1950.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 8 do mês corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, destinado a anunciar a entrada em vigor da tarifa

internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França.

O «Diário do Governo», n.º 128, II série, de 29 de Maio, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do mês corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a facilitar o transporte de bebidas gasosas ou refrigerantes e das respectivas taras em retorno durante a época calmosa.

O «Diário do Governo», n.º 129, III série, de 30 de Maio de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados por despacho de 8 do mês corrente desta Direcção-Geral, os projectos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, de tarifa internacional, destinado a regular o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França, com correções, e do respectivo aviso ao público anunciando a sua entrada em vigor.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 10 do mês corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de aviso ao público estabelecendo preços especiais aplicáveis a vagão completo, ou pagando como tal, ao transporte de bagaço de azeitona, resíduos de bagaço de azeitona e aglomerados de resíduos de bagaço de azeitona para combustível, e pelo qual são substituídos os avisos Te. n.º 8, de 26 de Novembro de 1949, e B. n.º 131, de 15 de Outubro de 1951.



## Domingos de Lisboa

### JARDIM ZOOLÓGICO

(ESTRADA DE BENFICA)

No Parque das Laranjeiras que foi pertença do Conde de Farrobo, e onde ainda hoje se adivinha, em certos e requintados pormenores, o espírito e sensibilidade do seu antigo proprietário, encontra-se instalado, desde 1905, o Jardim Zoológico.

Graças à notável dedicação da Sociedade Directora deste famoso Parque, são inúmeros os melhoramentos ultimamente levados a efeito, tais como: o Jardim dos Pequeninos, o Grande Roseiral de Lisboa, a Aldeia e o Ginásio dos Macacos, o Solar dos Leões, a Tenda do Faustino, etc. ...

Grandes árvores e formosos lagos compõem o ambiente paradisíaco do Jardim – verdadeiro logradouro de Lisboa e um dos seus sítios mais justamente preferidos e consagrados.

PATENTE AO PÚBLICO TODOS OS DIAS. DAS 10 DA MANHÃ.  
AO PÔR DO SOL.

PREÇOS DE ENTRADA: AOS DOMINGOS, ATÉ ÀS 13 H. 3\$00  
DEPOIS DAS 13 H. 6\$00  
AOS DIAS DE SEMANA ..... 6\$00

PASSAM JUNTO DO JARDIM ZOOLÓGICO:

ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS I – IA  
AUTOCARROS DA CARREIRA 15



O «Diário do Governo», n.º 132, III série, de 3 de Junho de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, com correcções, por despacho de 26 do mês corrente desta Direcção-Geral, por motivo da abertura à exploração pública do apeadeiro Silvade-Vouga, situado ao quilómetro 2,560 da linha do Vouga, os projectos de aditamento às tarifas especiais n.º 1-P, bilhetes para comboios tranvias, e n.º 4-P, bilhetes de assinatura, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 26 do mês corrente, o aditamento à tarifa especial n.º 1-P, em virtude da abertura à exploração do novo apeadeiro de Vila Real de Santo António-Guadiana, situado ao quilómetro 396,984 da linha do Sul, prevendo a venda de bilhetes para comboios tranvias para o novo apeadeiro.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 23 do corrente mês, o segundo aditamento ao anexo à tarifa internacional de cupões, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são substituídos os preços do transporte de bagagens a aplicar nos percursos da Suiça.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 23 do corrente mês, o anexo n.º 1 à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acordo da Sociedade Estoril, prevendo a venda, por algumas estações portuguesas, de bilhetes especiais com redução de preços em determinados percursos dos caminhos de ferro franceses, o qual anula e substitui o anexo de igual número datado de 12 de Setembro de 1951.

O «Diário do Governo», n.º 135, III série, de 6 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 29 do mês corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos, pelo qual é modificada a rubrica respeitante a tractores mecânicos.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 30 do mês corrente, o Projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são reduzidos os pesos das remessas de paralelepípedos de pedra para calcetamento, para efeitos de bonificação, anulando e substituindo o aviso Te. n.º 12, de 22 de Dezembro de 1949.

O «Diário do Governo», n.º 136, III série, de 7 de Junho de 1952, publica o seguinte:

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

**Capital: 20.000.000\$**

**Sede social: Calçada do Duque, 20—Lisboa**

**Assembleia geral ordinária dos Srs. Accionistas**

Nos termos dos artigos 37.º e 39.º dos estatutos desta Companhia, aprovados pelo decreto de 5 de Julho de 1951, publicado no *Didrio do Governo* n.º 153, 3.ª série, da mesma data, é convocada a assembleia geral ordinária dos Srs. Accionistas possuidores de um capital igual ou superior a 10.000\$, segundo os preceitos do artigo 31.º dos mesmos estatutos, para se reunir em Lisboa, na estação do Rossio, 1.º andar, no dia 28 de Junho corrente, pelas 15 horas.

### ORDEM DO DIA

1.º Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1951, do relatório do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral;

2.º Eleição de um administrador, em harmonia com o disposto no artigo 17.º dos estatutos;

3.º Eleição de um membro do conselho fiscal, em harmonia com o disposto no artigo 26.º dos estatutos.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta assembleia geral devem as acções nominativas ter sido averbadas e as acções ao portador ter sido depositadas, até às 12 horas do dia 18 do corrente, nos seguintes lugares:

Em Lisboa: na sede da Companhia e no Banco Fonsecas, Santos & Viana.

No Porto: na filial do Banco Lisboa & Açores.

Os documentos legais estarão patentes no serviço da contabilidade central da Companhia, desde o dia 18 do corrente.

Os bilhetes de admissão à assembleia geral serão passados pelo conselho de administração da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

A assembleia geral constitui-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 30.º a 44.º dos estatutos

Lisboa, 6 de Junho de 1952.—O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *António Júdice Bustorff Silva*.

## Imprensa

### «ECOS DO FUNCHAL»

Tivemos o prazer de receber na nossa redacção a visita da Sr.ª D. Maria da Soledade Silva, re-dactora-societária de *Ecos do Funchal*, bi-setmanário que se publica há doze anos na Ilha da Madeira.

Reconhecidos pela visita, desejamos a D. Maria S. Silva boa viagem de regresso e muitas prosperidades no seu jornal que tem como director o conhecido jornalista madeirense sr. José da Silva.

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

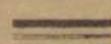
LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA  
                  LOBITO  
                  LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO  
ENTRE A EUROPA E A  
ÁFRICA CENTRAL



## ESCRITÓRIOS:

**SEDE:** Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA  
TELEFONE: 30978

**COMITE DE LONDRES:** Princes House —  
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

**DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO:** LOBITO (Angola)



# ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de  
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO  
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo  
Preparatório e Instrução Primária  
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA  
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

## TUBOS DE FIBROCIMENTO COM BOCA



## A CIMIANTO

Resolve todos os problemas de regas, distribuição de águas, esgotos e ventilações

Dirigir consultas a

Sociedade Técnica de Hidráulica, SARL

Rua Joaquim António Aguiar, 41-1.º — LISBOA

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA

Telef. ALHANDRA 62

## OS VINHOS MESSIAS

IMPÔEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.<sup>da</sup>

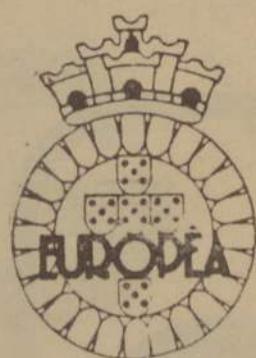
ARMAZÉM  
AZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:  
Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A  
P O R T U G A L



# COMPANHIA EUROPEA 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. EUROPEA  
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

## Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

### FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL . . . . .	1.560 T.	n/m. COLARES . . . . .	1.376 T.
n/m. ALCOBAÇA . . . . .	9.588 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA . . . . .	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM . . . . .	10.526 T.	n/m. CORUCHE . . . . .	1.376 T.
n/m. ALENQUER . . . . .	9.588 T.	n/v. COSTEIRO . . . . .	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA . . . . .	3.215 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO . . . . .	510 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA . . . . .	3.643 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO . . . . .	1.426 T.
n/v. ALFERRAREDE . . . . .	2.118 T.	n/m. COVILHÃ . . . . .	1.376 T.
n/m. ALMEIRIM . . . . .	9.588 T.	n/v. CUNENE . . . . .	9.800 T.
n/v. AMARANTE . . . . .	12.600 T.	n/v. FOCA . . . . .	2.060 T.
n/m. AMBRIZETE . . . . .	9.245 T.	n/v. INHAMBANE . . . . .	9.619 T.
n/m. ANA MAFALDA . . . . .	3.643 T.	n/v. LUSO . . . . .	10.125 T.
n/m. ANDULO . . . . .	9.245 T.	n/v. MARIA AMÉLIA . . . . .	3.005 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS . . . . .	2.974 T.	n/v. MELLO . . . . .	6.253 T.
n/m. ARRAIOLOS . . . . .	9.537 T.	n/v. MIRANDELLA . . . . .	8.280 T.
n/m. BELAS . . . . .	7.259 T.	n/v. MIRA TERRA . . . . .	600 T.
n/m. BORBA . . . . .	7.259 T.	n/m. SÃO MACARIO . . . . .	1.221 T.
n/m. BRAGA . . . . .	7.224 T.	n/v. SAUDADES . . . . .	6.430 T.
n/m. BRAGANÇA . . . . .	7.224 T.	n/v. SILVA GOUBEIA . . . . .	1.353 T.
n/m. CARTAXO . . . . .	1.376 T.	n/v. ZE MANEL . . . . .	1.240 T.

TOTAL: 197.447 TONELADAS

### REBOCADORES:

«AFRICA»,  
«FREIXO»,

«CINTRAS»,  
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,  
«SOURE»

### LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,

«BOLHÃO»,

«CAROCHA»

33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)

25 Fragatas (2.300 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO», com 5 Batelões de Dragadas com 80 m<sup>3</sup> cada.

### EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

### CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina  
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

### IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL  
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

SAPATARIA



RUA DO AMPARO  
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
TEL. 28000

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.<sup>o</sup> — Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas  
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora  
Dr. Vicente Brandão — Pele e sifilis — às 4 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas  
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas  
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas  
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas  
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas  
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas  
Dr. Junqueira Junior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.<sup>o</sup> volume,  
muito actualizado

# TOSSE?

