

9.º do 65.º Ano
Caminhos de Ferro Portugueses
CONTABILIDADE CENTRAL
REGO
18 JUL 1952
Lisboa

16 de Julho de 1952

Número 1550

GAZETA dos CAMINHOS de FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 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 Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

Atenção senhores armadores e industriais!!!

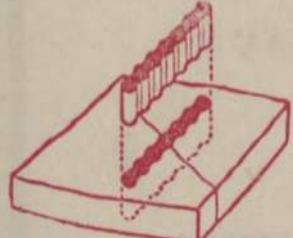
CHEGOU A PORTUGAL O NOVO PROCESSO DE REPARAÇÕES A FRIO **METALOCK!**

Reparai nesta camisa de cilindro de um navio português reparada em 16 horas pelo novo processo, sem calor, sem soldadura ficando a peça reparada tão forte como anteriormente!!!



Reparações garantidas. Máxima rapidez. Perfeição e segurança. Tudo isto se consegue com:

METALOCK!



METALOCK

(PORTUGAL), L. ^{DA}
Praça da Alegria, 58. 3.º-Letra D. — Telefone 35231
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	8.005 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 GOUVEIA	1.353 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. ZE MANEL	1.240 T.

TOTAL: 197.447 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURE»

LANCHAS A MOTOR:

«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 águas (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m³ cada.

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

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

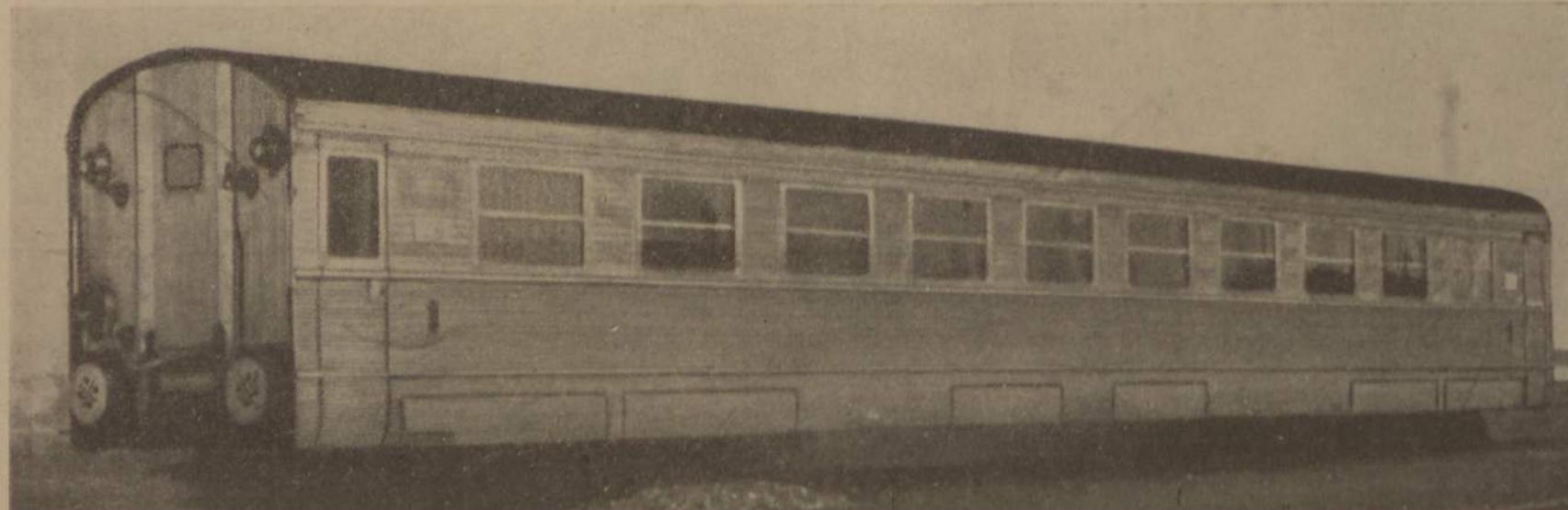
2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

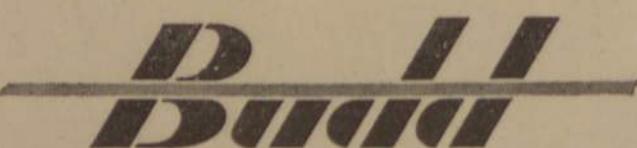
Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

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



Carroagem leve sobre pneus da S. N. C. F.

THE  COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA = DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8^e)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — 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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

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

1550



16—JULHO—1952



ANO LXV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro 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.* 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
Eng.^o Aux. GALRINHO ORLANDO PERNES



S U M A R I O

Caminhos de Ferro da Venezuela, por CARLOS BIVAR	187
Nada de trama, mas tranvia, por GUERRA MAIO	189
Revista das revistas: Panorama Ferroviário Internacional	191
Jardim e Museu Agrícola do Ultramar	191
Comunicações Internacionais	192
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	193
Há 50 anos	194
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	194
Imprensa	194
Publicações recebidas.	195
Parte Oficial.	196
Linhos Estrangeiras	197
Recortes sem Comentários	198
Espectáculos.	199

Caminhos de Ferro

da VENEZUELA

Por CARLOS BIVAR

EM 1498, Cristovam Colombo desembarcou e visitou parte do território desta região norte da América do Sul, seguindo-se-lhe Ojeda e Américo Vespuíco no ano seguinte.

Alonso Ojeda teve a originalidade de dar o nome de Venezuela (pequena Veneza) ao porto de Maracaibo, designação que veio, por fim, a abranger toda a vasta bacia do Rio Orenoco. Simão Bolívar, comandante nativo de forças patrióticas, conseguiu proclamar, após várias batalhas, a independência do território, o qual constituiu parte da República Federal da Colômbia, alcançando a sua virtual independência no ano de 1830, data em que o patriota Bolívar faleceu.

Os recursos económicos deste território derivam de zonas distintas, produzindo uma delas cereais, açúcar, café, cacau e outros géneros coloniais; as outras compõem as regiões agrícola e florestal com intromissões pastoris e a mineira produzindo carvão, prata, cobre, chumbo, estanho e ouro. As indústrias são diversas e estão em progresso, constando de: criação de gados, que atingiu já cifras importantes como a dos bovinos (seis milhões oitocentos trinta e quatro mil cabeças) caprinos (um milhão trescentos sessenta e quatro mil) ovinos (cento e sete mil) suínos (dusentos noventa e seis mil) muar (doze mil e quatrocentos) asinino (cento e dois mil e novecentos) e cavalos (cento e quarenta e três mil). Isto dá origem a várias

indústrias, entre as quais a mais importante será, talvez, a da pelaria. Para esta prosperidade industrial concorrem também as planícies denominadas «llanos», mantenedoras da indústria pastoril. Uma outra fonte de receita consiste num processo curioso, por não ser usado em outras partes, constando da pesca de pérolas, na Ilha Margarida, da Costa Norte, por meio de numerosas barcas, mas, sem os clássicos aparelhos dos mergulhadores, se executa por via de uma espécie de draga de metal que rocega o fundo do mar.

Mas, a indústria principal, a que maior rendimento produz, é a petrolífera, base da exportação venezuelana, tendo atingido já para cima de 78.000 toneladas. As refinarias são numerosas. No, entanto, a maior parte da extração vai para a Ilha de Aruba, Curaçau, refinaria do petróleo de Maracaibo, nas Antilhas Holandesas.

O solo da Venezuela é extremamente fértil e, portanto, muitas culturas de grande rendimento tem sido, ultimamente, ali introduzidas. A extensão florestal constitui já uma área considerável. Existindo, portanto, a matéria prima variada e abundante, natural é que novas indústrias vão prosperando como as do tabaco, do cimento, dos artefactos de algodão e mineralógicas. E, assim, poderia, naturalmente, depreender-se que tal região pelas suas múltiplas condições, estaria apta a emancipar-se da dependência da importação de certos artigos se não fosse, usualmente, sabido que os

tratados de comércio internacionais dependem, principalmente, da permuta de géneros de produção indígena.

A Venezuela está situada ao Norte do Continente Sul-Americano e limitada pelo Mar das Caraibas ou Antilhas, pela República de Colômbia e pela Guiana Inglesa; e, ao Sul, pelos Estados Unidos do Brasil, incluindo umas setenta ilhas costeiras. As Ilhas Margarida, Coche, Tortuga e Cubagua formam o Estado de Nova Esparta. A Ilha do Grão Roque constitui uma pequena área de acção piscatória. Existe ainda uma outra ilha recentemente cedida pela Grã-Bretanha e denominada a Ilha dos Patos, que constituiu uma dependência da Ilha da Trindade, nas Antilhas Britânicas.

Os Estados Unidos da Venezuela formam uma República Federal, com um Congresso composto por duas Câmaras, a dos Deputados e a dos Senadores e chefiado por um Presidente.

A superfície total é de 912.050 quilómetros quadrados e a população, de 4.985.700 habitantes entre os quais se devem contar quinze mil constituintes da colónia portuguesa. A capital é a cidade de Caracas com 695.000 almas, incluindo a parte suburbana.

O porto principal é o de Maracaíbo, donde se efectua a exportação dos produtos mais ricos da indústria. Outros portos concorrem, também, para o intercâmbio comercial, como os de Caracas ou La Guaíra e Porto Cabelo.

Em 1935, o Presidente Gomez apresentou ao Congresso uma proposta para o resgate da dívida interna, completando assim a extinção de todo o débito, visto que a dívida externa havia já sido amortizada em 1930, tendo atingido mais de vinte milhões de bolivares.

As comunicações na Venezuela estão representadas por todos os sistemas, por isso que os seus cinquenta e tantos rios permitem a navegação fluvial mesmo por barcos demandando doze pés de calado, como sucede em parte do rio Orenoco.

As auto-estradas oferecem também meios rápidos de comunicação através do território e ocupam uma extensão de 6.800 quilómetros. O número de veículos automóveis atingiu no ano findo o elevado número de noventa e seis mil.

Caminhos de Ferro — A rede ferroviária alcançou, em 1946, 1.190 quilómetros desde Caracas-Valência, Caracas La Guaíra, Tucacas-Barquisimeto, Caracas Ocumare del Tuy, Porto Cabello-Valência, F. Tachira, La Ceiba-Motatan, Carenero-Guapo, Guanta-Naricua-Capiricual, Santa Bárbara-Vigia, Vela Coro, Altamira-Mauroa, Mene-Grande-San Lorenzo, Inciarte-Carrasquero, Central-Venezuela-Bobures e El Palito Palmasola. Este sistema inclui várias derivações e espera-se que, depois da grande renovação a que actualmente se está procedendo nestes serviços, a extensão ferroviária da Venezuela atinja 4.470 e tantos quilómetros, dentro de dois anos.



Nada de trama, mas tranvia

NOTAS E REFLEXÕES

Por GUERRA MAIO

TENDO a *Gazeta* de 16 de Junho registado um pedido feito à C. P. para que fosse dado o nome de *trama* aos comboios tranvias, por corresponder melhor à gíria popular, que devia ser respeitada, seja-me permitido dizer que me parece acertada a tradução de *tranvia* feita à palavra inglesa de *Tramway*, tanto mais que já a usam outros países de língua latina como a Espanha e a Itália.

Ora *trama*, na nossa terra, adquiriu um sentido pejorativo, reles e mesmo ofensivo, o que bastaria para se pôr de parte tal classificação aos comboios populares e de pequeno percurso. *Aquilo é da trama*, é o mesmo que dizer que é ordinário. *Eu não sou da trama*, como quem diz que a pessoa não é de tão baixa condição. Deixemos, pois, em paz os comboios tranvias, cujo nome não é só fácil de dizer, mas que lhes assenta muito bem.

Seja-me agora permitido fazer umas considerações sobre a preocupação colectiva — digamos mesmo desvairamento — que vai pelo nosso País em purificar, actualizar, em rebuscar no passado, para dar uma nova ortografia à escrita e em aportuguesar os nomes de terras estrangeiras, algumas das quais não têm aportuguesamento possível. Por exemplo, *Lyon*, *Oran*, *Luchon*, *Rouen*, por *Leão*, *Orão*, *Luchão*, *Ruão*, etc. E a graciosa cidade de *Montpellier*, por *Montepilher*. Experimentem mandar um postal, com aqueles nomes aportuguesados e verão como ele vem devolvido, na volta do correio, com a nota de *terra desconhecida em França*. Há dias, também, vi numa folha lisboeta, *Amberes*, em vez de *Anvers*, quando podiam ter escrito *Antuérpia*.

E a *Suissa*, que se escreve agora *Suiça*, que os estrangeiros em Lisboa, com o hábito que tem

em suprimir o ç, dizem *Suica*? Não teria ficado melhor o ter-se continuado a escrever *Suissa*, que melhor se aproximava de *Suisse*? Mas há melhor. Agora escreve-se *Buçaco*. Sabem como eu-lhe ouvi chamar na galeria do Palácio-Hotel, da localidade? *Bucâcô*. Se lhe tivessem conservado a antiga grafia, aquele estrangeiro teria dito *Bussacô*. O que seria compreensível.

Eu não tenho pretenções a filólogo, e desejando ficar no campo prático das coisas, sou um revoltado contra todas essas inúteis e infantis preocupações, que só têm como resultado o estabelecer uma bem dispensada perturbação. E estejam todos certos disto. Havemos de morrer todos assim como os nossos filhos e há-de haver, por essa Europa e por esse mundo fora, quem escreva, *Cintra*, *Bussaco*, *Loanda*, e mesmo *São Paulo de Loanda*, *Diu*, *Sinfães* e *São Tomé*, que eu já vi escripto, *Santo Mé*, e com certa razão...

Pois bem, aqui têm uma notícia em primeira mão. A França está, neste momento, a simplificar a sua ortografia, decreto que aparecerá ainda este ano e que tem por base a supressão de letras inúteis, que os franceses chamam parasitas mas já se sabe que será respeitada a grafia dos nomes próprios e os das cidades, vilas, regiões, etc. É justo, lógico e sensato. Nós andamos à procura, nos velhos alfarrábios, das nomenclaturas de outrora, ficando por isso muitas terras com dois nomes, quanto um lhes bastava...

Eu bem sei que há 200 anos se escrevia, *Cintra*, com S. Que vantagem trouxe à vida nacional o desenterro dessa múmia, quando todos os mapas e compêndios, nacionais e estrangeiros designavam a bela vila serrana daquela maneira?

Ora, bem, enquanto nós estamos a aportugue-

sar nomes de terras estrangeiras, os franceses fazem o contrário, escrevendo os nomes de cidades e vilas, na grafia dos respectivos países. Por isso o novo mapa da Europa dos Caminhos de Ferro Franceses, o da Companhia das Carruagens Camas, o Taride, e muitos outros, trazem agora, Lisboa, Coimbra, Porto, em vez de *Lisbonne*, *Coimbré* e *Oporto*. Na parte italiana, deixou de nomear as suas cidades, *Rome*, *Florence* e *Venize*, para, em seu lugar, se pôr, *Roma*, *Firenzi* e *Venezia*.

A Companhia Internacional das Carruagens-Camas, no seu Guia-Horário e nos seus cartazes, procede, desde há muito da mesma maneira. A propósito, devo contar que estando, em 1924, a dirigir a agência de Paris da Propaganda de Portugal, escrevi àquela companhia, lembrando-lhe a conveniência de pôr nas suas carruagens, que circulam em Portugal, legendas em português, a satisfação do pedido não se fez esperar, indo mesmo além do que eu desejava, pois mandou pôr, em todo o material, circulando na Península, dum lado o nome da Companhia em português e do outro em espanhol, o que ainda se conserva.

Aqui há anos notei que os mapas e guias Michelin, referentes ao nosso País, tinham numerosas e perturbadoras deficiências. Escrevi àquela casa—que tão grandes serviços tem prestado ao turismo—notando-lhe esses erros e oferecendo-me

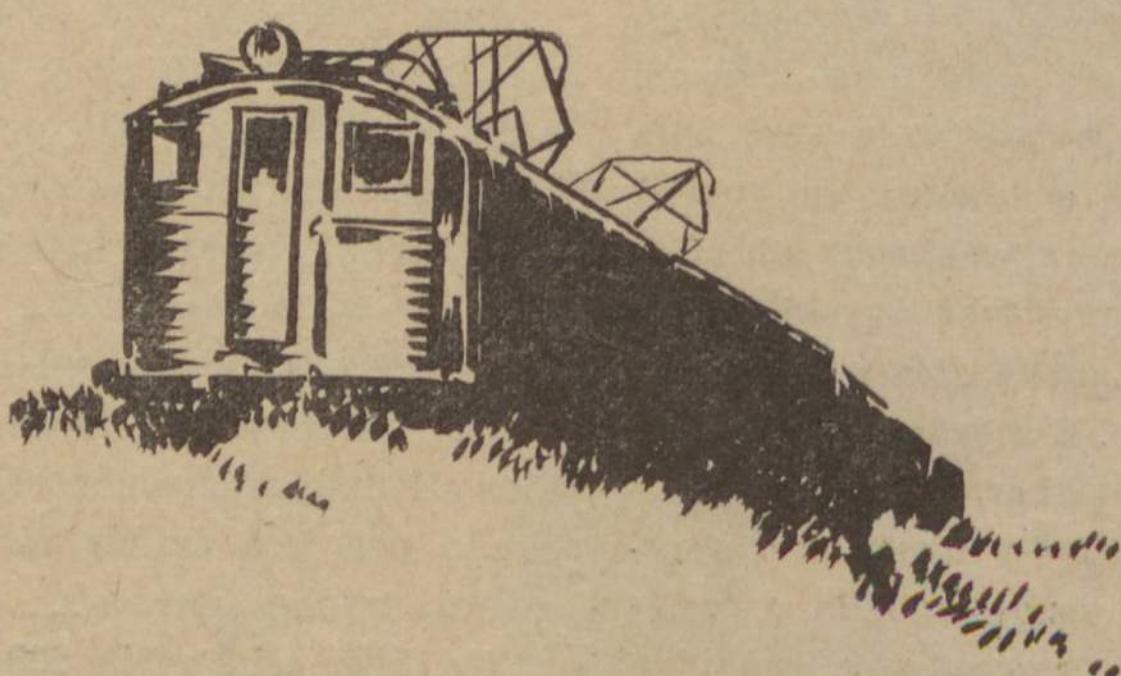
para os corrigir, o que foi logo aceite, passando eu logo à situação de colaborador efectivo e gracioso.

Nos mapas Michelin, havia erros deste quilate —e que correspondem à preocupação que há em todos os países em simplificar o nome das terras. A Torre de Moncorvo, haviam-lhe tirado o Moncorvo ficando apenas Torre. A Peso da Régua, igualmente, lhe haviam suprimido a Régua, para ficar sómente com Peso. A serra da Lapa, tinha passado a *Serra da Lenha*... o que é bem lamentável, pois há lá mais lapas do que lenha...

Hoje os mapas Michelin, graças aos cuidados daquela importante organização e ao interesse que dá às colaborações dedicadas de várias entidades, em todos os países é, sem favor, o melhor da Europa, digamos das cinco partes do Mundo.

Voltando, porém, à primeira forma, sempre gostaria de saber como os entusiastas do aportuguesamento do nome das terras estrangeiras, escreveriam, Buenos Aires, Montevideu? *Bons Ares* e *Montevieu*? E Pau escreveriam *Pô*, ou leriam *Pàu*?

Não; deixemos-nos de infantilidades e ocupemos o nosso tempo em coisas mais úteis para a colectividade e para não obrigarmos de novo a nossa Direcção Geral dos Correios a vir pedir-nos para escrever *Pakistan*, e não Paquistão, pois as cartas, assim dirigidas, voltarim à procedência.



Panorama Ferroviário Internacional

Evolução dos serviços ferroviários nos últimos 50 anos

A nossa colega inglesa *Railway Gazette* publicou ultimamente um interessante estudo comparativo dos transportes intercontinentais mais importante em 1913 e 1951, estudo que se pode resumir no quadro seguinte:

as velocidades. A electrificação tem prosseguido notavelmente nas zonas industriais dos Urais e da Urânia, na Transcaucásia, assim como nos arredores de Moscovo, Leningrado, Kiew, Bakon e Riga.

Afluência de americanos à Europa

As nações europeias têm tido occasião de canallizar para si os dólares americanos que lhes che-

Países	Percursos	Duração dos percursos em horas		OBSERVAÇÕES
		1913	1951	
Áustria	Viena-Feldkisch	14.51	11.55	Economia por redução do percurso e electrificação parcial.
Bélgica	Bruxelas-Arlon	3.29	3.04	
	Bruxelas-Ostende	1.38	1.26	
Dinamarca	Compenhagne-Esbjerg	7.44	4.59	Economia pela substituição do «ferry-boat» por uma ponte e
		5.26	4.17	pela tracção Diesel.
	Paris-Belfort			Economia por tracção Diesel.
	Paris-Bordeus	6.53	5.37	, , electrificação.
	Paris-Lille	2.54	2.28	, , tracção Diesel.
	Paris-Marselha	10.25	8.36	, , electrificação Paris-Dijon.
	Paris-Rennes	5.51	4.34	, , , , Paris-Le Mans.
	Colónia-Bâle	8.06	5.53	
Alemanha	Colónia-Hamburgo	6.57	5.43	Economia por tracção Diesel.
	Colónia-Munique	10.52	7.26	
	Roma-Milão	12.10	6.40	Economia por electrificação e redução do percurso.
	Roma-Palermo	22.10	14.35	, , , , e tracção Diesel.
	Roma-Turim	12.56	8.40	, , , ,
Países Baixos	Amsterdão-Maestrich	4.16	2.56	Economia por electrificação.
Portugal	Lisboa-Porto	5.35	4.50	
Espanha	Madrid-Barcelona	14.46	14.35	Economia pelo comboio TALGO.
	Madrid-S. Sebastião	13.22	8.00	
	Bâle-Lugano	6.17	4.25	Economia por electrificação.
Suiça	Génova-Zurique	5.58	3.22	

A rede ferroviária soviética

Segundo a *Revista Verkehr* a Rússia dispõe actualmente duma rede de caminhos de ferro de 120.000 quilómetros, ou seja o dobro da que existia em 1918. Os últimos anos foram sobretudo consagrados a trabalhos de construção de linhas novas ou melhoramentos de linhas existentes nos territórios nórdicos, na Ásia Central, no Ural e na Sibéria.

Actualmente, os esforços de construção incidem no caminho de ferro sul-siberiano, linha paralela à artéria principal do transiberiano. A evolução do material rolante é caracterizada pelas locomotivas, pelo emprego de tipos novos mais potentes e por vagons de mercadorias com grande capacidade e de 8 rodas. O emprego de carris de alto peso métrico permitiram elevar consideravelmente

gam através da indústria turística. É altura própria para as empresas ferroviárias, tanto mais que os agentes de viagem anuciaram, com efeito, que os vistos de saída da América para a Europa são este ano ainda em maior número que em 1950 — ocasião do Ano Santo e ano recorde depois da guerra.

JARDIM E MUSEU AGRÍCOLA DO ULTRAMAR

Segundo nos foi comunicado pelo seu respectivo Director, o *Jardim Agrícola do Ultramar*, em Belém, encontra-se aberto ao público todos os dias das 9 às 19 horas e o *Museu Agrícola do Ultramar*, ali instalado, das 11 às 17 horas, excepto às segundas-feiras e dias feriados.

Comunicações Internacionais

LISBOA - PARIS

TODO o europeu, e afinal todo o habitante do globo, sente hoje necessidade inadiável de visitar Paris. Sente que a capital da França é algo como um coração em alvoroço, cujo latejar o acaricia e obriga a amá-lo. Gentes de todas as raças, sejam o indiano ou o chinês, sejam o negro ou o eslavo, compõem uma arquestração única de cosmopolitismo pelas ruas e recintos públicos da grande urbe. Sugestão e espírito — harmonia e sonho que irradiam de Paris! Quem não conhece a cidade, a sua paisagem humana, o seu porte arquitectónico, os seus monumentos e museus, os seus restaurantes e teatros, os seus cabarés e music-halls, o seu rio azul e a Torre, frente ao Palácio das Nações Unidas, quem não conhece a cidade — dizíamos — não viveu ainda um dos melhores capítulos da sua existência. Existência que não seja sinónimo de peregrinação pelo que há de Belo e Novo para os nossos olhos é atentado contra a inteligência e contra a nossa sensibilidade de homens. Por isso visitar Paris, a sua cultura e o seu povo, faz parte integrante dos objectivos por que se rege o nosso viver.

Todo o problema, porém, tem o seu nó górdio. O preço e o tempo são dois obstáculos para a maioria das pessoas que hoje vivem assoberbadas com os negócios e com as múltiplas ocupações. Dizer-se que a vida é cara em Paris já constitui um gasto lugar comum, porquanto não é bem verdade. A cidade, com todo o complexo do seu viver próprio e flutuante, permite que cada um gaste de acordo com as suas posses. Todas as classes têm cabimento no turismo parisiense, desde que saibam instruir-se devidamente junto dos organismos de coordenação turística.

Afora o dinheiro, o tempo ainda é obstáculo de considerar. Dez dias que se queiram gozar ou gastar em Paris ficam sobre-carregados com quase quatro dias de viagem por comboio que, além de sobremaneira fastidiosos, oneram o curto período de licenças que cada um tem para o seu ano de trabalho. Custa a compreender — e lamentamos haver de criticar os serviços internacionais de caminhos de ferro — que a viagem Lisboa-Paris, mesmo pelo Sud-Expresso, gaste 70 horas em ida e volta. Neste comentário há que reabilitar os caminhos de ferro portugueses e franceses, cujos horários são matematicamente obedecidos e cujas marchas se fazem em velocidade digna dos serviços modernos, mor-

mente em França. Pena é que, em Portugal, a linha do Beira Alta obrigue a tamanha perda de tempo. Nada se compara, no entanto, com a marcha roncera que o Sud e qualquer outro comboio suportam, Espanha fora. A Espanha, com a sua desigualdade em relação a Portugal e à França, prejudica seriamente as ligações ferroviárias europeias.

E tais inconvenientes vêm favorecer muito justamente as carreiras de aviação, onde bem se pode dizer que é ganho tempo e dinheiro. Senão veja-se: uma viagem Lisboa-Paris em 1.ª classe (a mais económica dentro do Sud-Expresso) custa 2.350\$00 acrescidos da despesa com refeições, o que pode perfazer 2.750\$00. Este total é ainda piorado com o longo rosário de horas (35 por tabela), com as importunas burocacias nas fronteiras portuguesa-espanhola e espanhola-francesa e, o mais aborrecido de tudo, com uma noite mal dormida, pois a 1.ª classe do Sud não dá, como se sabe, direito a cama.

Comparando com o avião e as suas respectivas tabelas de preços, temos de reconhecer que o viajante inteligente e práctico não pode hesitar. Uma viagem Lisboa-Paris, ida e volta, válida por 23 dias, custa 3.456\$00, com todas as taxas incluídas. E com a pontualidade e o conforto que todos conhecem, leva-nos ao coração da Europa em 3 horas e 50 minutos. É eloquente o preço em paralelo com a duração da viagem. Mais uma vitória dos tempos modernos; mais um triunfo dos transportes aéreos sobre as comunicações clássicas. É a verdade dos tempos a que não podemos fugir...

Para o funcionário público, por exemplo, o uso do avião e das vantagens que oferece a aviação são de valor incalculável. E isto, porque os seus 30 dias de diferença podem ser divididos: metade no campo, no conforto de energias físicas, e metade em Paris, ou, mesmo, uma semana que seja, pois nas viagens gastará, quando muito, apenas 8 horas. E de avião a viagem tanto pode ser feita directamente de Lisboa a Paris, como estabelecer o magnífico triângulo turístico Lisboa-Madrid-Paris sem agravo de despesa.

Com vantagens deste teor, Paris tornar-se-á acessível a todos os portugueses, especialmente aos da classe média, a quem a vida mais pesa e, em contra partida, mais necessidade espiritual têm de viajar. — V. C. N.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Neurólogos dos Estados Unidos estabeleceram uma estatística do equilíbrio nervoso de seus clientes. De acordo com as suas pesquisas, são os maquinistas dos comboios os que tem carácter mais suave.

(Do semanário *Ramblas* — Barcelona)

Nos hospitais da Suiça foi posta em prática uma inovação: como a côr verde é mais suave para os olhos dos doentes, os médicos passaram a usar batas dessa côr.

(Da revista *Die Woche* — Berlim)

Quando Colombo descobriu a América havia no país cerca de cento e cinquenta mil índios. Há vinte anos havia trezentos e trinta mil. De 1946 até agora o número de índios aumentou para perto de setecentos mil.

(Da revista *Regards* — Paris)

Cientistas da Universidade de Washington conseguiram saber que o processo do envelhecimento do homem é diferente do da mulher visto que os tipos de aminoácidos, descobertos no plasma sanguíneo de velhos e velhas são diferentes.

(De *Das Illustrirtre Blatt* — Francfort)

Os condutores de taxis, na Colômbia, passaram a entregar aos seus fregueses recibos numerados. Todas as semanas realiza-se uma lotaria especial. O feliz contemplado embolsa, nessa ocasião, alguns milhares de «pesos».

(De *La Bataille* — Paris)

A polícia de Changsha, capital duma província chinesa, descobriu um meio eficaz de proteger a população contra os gatunos. Sempre que um deles é preso, manda-lhe raspar as sobrancelhas.

(De *L'Illustré* — Lausane)

Nos Estados Unidos as constipações fazem perder anualmente cerca de 60 milhões de dias de trabalho, causando uma despesa de 400 milhões de dólares em remédios diversos e honorários médicos.

(Da revista *Confluences* — Lyon)

Descobriu-se em Varsóvia uma lâmina de barbear que data de há dois mil e quinhentos anos. É uma lâmina de bronze semelhante a uma folha de freixo.

(Do diário *El Dia* — Montevideu)

Mais de trinta mil livros foram publicados na Suécia e na Noruega durante os últimos oito meses, quase tudo acerca de história contemporânea.

(Da revista *Les Lettres* — Paris)

Um «reporter» divulgou que de cem pessoas que vivem no mundo 37 comem actualmente com os dedos, 26 com pauzinhos, e sómente 16 utilizam garfo, faca e colher; e os 21 restantes não possuem em geral mais do que um desses três utensílios.

(De *Revue d'Alsace*)

Na Columbia, vive um trabalhador, Cândido Zagata, que é pai de 54 filhos todos vivos. Teve 14 da primeira mulher, 12 da segunda, 18 da terceira e já vai com 10 da quarta mulher.

(De *El Agrário* — Montevideu)

Uma associação de senhoras perguntou ao Instituto Smithsonian, de Washington, qual a razão porque as mulheres usam saltos altos nos sapatos, e os cientistas do Instituto confessaram-se embaraçados em responder à pergunta.

(Da revista feminina *Primerose* — Paris)

Em dois sarcófagos recentemente descobertos na Renânia e que remontam ao ano 250 da nossa era, encontrou-se uma garrafa de vinho, de vidro verde-amarelo fechada com cera parte da qual desapareceu no decurso dos séculos. Continha um vinho branco de origem desconhecida coberto de azeite para o preservar.

(Da revista *Ridley's Circular*)

Os palhaços de Inglaterra reuniram-se há pouco em Londres junto da sepultura de Joseph Grimi, que foi o mais célebre palhaço da Grã-Bretanha. Invocaram, a protecção do seu espírito e dirigiram-se depois para a igreja de S. James no norte de Londres, para assistirem a um serviço religioso em memória do mais famoso palhaço inglês de todos os tempos.

(Do semanário *Horizonte* — Madrid)

Até 1880 os fretes ferroviários eram tão caros nos Estados Unidos que para transportar fardos de fazenda de N. Iorque para S. Francisco da Califórnia pagava-se muito mais do que se fossem remetidos por via marítima Cabo Horn-Pacífico.

(Da *Revue Générale des Chemins de Fer*)

Há 50 anos

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

Ascensor do Carmo

Realizou-se no dia 11 a inauguração d'este bello ascensor, que foi largamente descripto neste logar pela penna brilhante do seu talentoso inventor. As experiencias officiaes sobre a resistencia do cabo, funcionamento dos freios e mais apparelhos tinham sido executadas no dia 9.

Foi uma festa sympathica, a que assistiram muitos convidados e em que teve larga representação a imprensa.

No copo de agua servido no formoso terraço, verdadeiro *belvedere* d'onde se goza amplamente o panorama da cidade, fizeram-se varios brindes à empresa, ao engenheiro Raul Mesnier, aos constructores Cardoso & Dargent, à imprensa, aos operarios, etc. Coube ao nosso director sr. Mendonça e Costa a honra de agradecer o brinde á imprensa.

Só houve uma nota triste na festa — a ausencia da pessoa que devia ter nesse dia o primeiro logar, o engenheiro Mesnier, que não poude comparecer em virtude d'um ataque de dôr sciatica de que soffre e que se exarcebou.

O publico, ávido de novidades, tem accudido ao novo ascensor, que alternativamente ergue os dois elegantes *camarins* a que chamam *cabines* para não falar portuguez.

Oxalá continue a procurar aquelle rapido e seguro meio de transporte, compensando assim os sacrificios da empresa.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

LUANDA

O sr. Engenheiro Ferreira Mendes, director dos Serviços de Obras Públicas de Moçambique, encontra-se em Moçâmedes, onde realizará o estudo do Caminho de Ferro de Leste, sob o ponto de vista económico.

Imprensa

«BOLETIM DA ORDEM DOS ENGENHEIROS»

Em substituição da *Revista da Ordem dos Engenheiros*, que, com uma existência de nove anos teve a sua publicação suspensa desde Dezembro do ano findo, apareceu agora o *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, Vol. I (n.º 1 a 11) de Janeiro, -Junho de 1952; e Vol. I (n.º 12) de 15 de Junho de 1952, em cujas páginas se observa um critério de organização técnico-editorial bastante divergente do que presidia à elaboração da sua antecessora.

Justificando a nova orientação, escreve-se num artigo da 1.ª pág. do Vol. I (N.º 1 a 11):

«É geralmente aceite que tal publicação (a revista extinta) não satisfazia a necessidade de estabelecer, através da Imprensa, o contacto no âmbito da profissão, entre todos os seus membros, arquivando simultaneamente os resultados desses contactos.

«Por condicionamentos diversos, há vantagem em que, por uma publicação — o *Boletim da Ordem dos Engenheiros* — se informem estes acerca da vida associativa da Ordem e das novidades técnicas que caracterizam uma publicação especializada, como deve ser a nossa».

Condicionados a esta directriz, já, pois, são dados à estampa no *Boletim* em referência diversos artigos e locais, de entre os quais salientamos: *Simposio sobre betão em grandes massas*, *Divulgação de mecânica dos solos*, *Plano de actividade da Comissão de Urbanismo e Habitação*, *Noticiário associativo*, *Convocatórias relativas a conferências, palestras, reuniões e visitas*; *Notícias sobre Obras*, etc., tudo em conformidade com o pensamento da Comissão de Publicações.

Oxalá que, na sua nova norma, a publicação oficial dos engenheiros portugueses corresponda *in solidum* às necessidades de moderna orientação técnica, por parte de toda a sua classe.

VIAJAR... AMBIÇÃO DE MUITA GENTE
VIAJAR ECONÓMICAMENTE... DESEJO DE TODA A GENTE
A SUICA
É HOJE UM DOS PAISES MAIS BARATOS DA EUROPA

Para informações, consulte as Agências de Viagens ou o

CENTRO NACIONAL SUIÇO DE TURISMO

Avenida da Liberdade, 158-A — LISBOA

Telef. 23056/57



Publicações recebidas

«A Energia Atómica e a Exploração dos Transportes por Caminhos de Ferro» por João F. Lapa

O problema da industrialização e comercialização da energia atómica está na ordem do dia. O que se tem dito e escrito acerca das perspectivas da utilização dessa nova e extraordinária fonte de energia não só cria grande optimismo quanto ao significado económico do novo processo científico, como deixa prever que o mundo do futuro será fundamentalmente transformado quanto à sua feição económica e social. O caso tem sido ventilado em todos os sectores da actividade social, e quanto a um destes o problema tem sido encarado em conformidade com os prós e contras relativos à situação existente. Por outras palavras, procura-se saber se a nova técnica baseada nos conhecimentos, até agora obtidos, das possibilidades oferecidas pela exploração atómica, compensarão, sob o ponto de vista económico, o abandono dos elementos até agora utilizados e que promoveram o progresso industrial alcançado.

Os serviços dos caminhos de ferro são, em todo o mundo, factor económico de extraordinária importância. Houve quem afirmasse — e com razão — que é sangue que circula nas veias de qualquer país, dada a necessidade da sua existência como meio de ligação, não só económico, como estratégico. Daí, a preocupação de tornar esse elemento tão eficiente como financeiramente de baixo custo. Haverá, por isso, vantagem, em torná-lo dependente da produção da energia atómica?

É este o aspecto encarado no estudo, a que se faz referência, e que o sr. João F. Lapa, num interessante opúsculo extraído de um estudo, deveras actual, intitulado *Economic Aspects of Atomic Powers*, nos dá a conhecer. Apreciá-lo é tomar contacto com os aspectos curiosos das tendências em curso quanto ao futuro dos processos de exploração dos serviços ferroviários. O carvão, a electricidade e a energia atómica são sinónimos de três fases da produção de energia, a última das quais se encontra actualmente no início da sua época. Os técnicos têm o problema em estudo, considerando a situação especial dos diversos países quanto à possibilidade de disporem dos meios próprios à utilização económica desta fonte de energia.

Quanto a nós, é cedo, ainda, para formular uma opinião decisiva sobre a adopção do processo em Portugal. O nosso país, pobre em carvão e atrasado no aproveitamento da riqueza hidráulica, não revelou, até agora, as suas verdadeiras possibilidades na exploração do atomicismo. Pode ser que estejamos nas

vésperas de um salto brusco que nos dê ocasião de passar da mediania para uma independência, que seria de desejar. Até lá, tudo são hipóteses, pelo que se nos afigura conveniente e oportuno acompanhar com o maior interesse tudo quanto possa esclarecer a solução de um problema que, económico, terá consideráveis consequências para o progresso da Nação.

Isto quer dizer, em última análise, que a iniciativa do sr. João F. Lapa, de publicar em separata o estudo já inserido na revista *Átomo*, é não só de louvar, como também deve merecer a atenção dos técnicos deste sector da economia.

«História da Tauromaquia»

Estão distribuídos os fascículos 17 e 18 da *História da Tauromaquia*, que satisfazendo os auges da curiosidade aficionada que pode bem saborear os seus textos de prosa tão densa de assuntos como elegante de recorte literário. Em ambos perpassam, interessantíssimas de evocação sugestiva, referências a Vicente Roberto, Custódio Domingos, Augusto Gomes Júnior, Gregório Garcia, Diamantino Vízeu, «Punteret», «Chicuelo», Manuel dos Santos, Fernando Segarra, Joaquim Marques, Francisco Mendes, «Pepe-Illo» «Joselito», «Gallito», «Pepete», «Gitanillo de Triana», Sanchez Mejias, «Manolete», «Carnicerito de Méjico», «Frascuelo», Manolo Bienvenida, Belmonte e «Niño de la Palma».

A distinção gráfica, em prosseguimento da dos tomos pretéritos, continua a ser um dos maiores títulos de êxito da *História da Tauromaquia*, que, nos dois citados fascículos, insere três magníficos *hors-texte* representando Pedro Romero, *Bandierillas de fuego*, «água-forte», de Goia; e *Torero en rojo*, reprodução dum ólio de Vasquez Dias. No 18.º notam-se também cativantes períodos de crónica, historiando a evolução do trajo dos toireiros.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela (Relatório e Contas, relativos ao seu 48.º exercício (1951))

Na sua séde de Lisboa — Largo do Barão de Quintela — efectuou-se, em 20 de Maio último, a assembleia geral ordinária da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a fim de que o respectivo Conselho de Administração lhe apresentasse o relatório e contas do 48.º exercício, que foi o do ano de 1951.

Pela sua leitura e observação atentas puderam os reunidos gratamente apreciar a clareza e a justeza de pormenores do citado documento, de que nos foi remetido um exemplar impresso. Efectivamente, do seu detido exame se infere a convicção lisongeira de con-

tinuar a C. C. F. B. a contribuir pujantemente para o fomento da província de Angola, ao mesmo tempo que se empenha também, como é justo, em fazer prosperar os lucros da sua exploração.

Do bem desenvolvido relatório e suas contas vamos respigar alguns tópicos atinentes a demonstrarmos aquele contributo e aquela prosperidade:

A receita de exploração foi, em 1951, de 251.503.171\$15 ou sejam mais 61.718.957\$71 do que no ano anterior. Houve um acréscimo de 1.405.381\$76, quanto a transporte de passageiros; de 59.586.635\$95, de mercadorias; e de 726.940\$00, de *diversos*.

Da dedução por despesas, apurou-se um rendimento líquido de exploração que atingiu a verba de 97.031.154\$13. Extraída desta a conta de amortização e juros, que foi de 32.491.281\$20, resultou o lucro líquido de 64.539.872\$93. Esta soma sofreu, por seu turno, a subtração das importâncias de obrigatoriedade estatutária ou sejam as expressas na alínea C do art. 57 e nos N.^{os} 1, 3, 4, e seu parágrafo, do 58, dando o saldo de 51.583.892\$43 que, também nos termos dos estatutos, foi destinado ao Fundo de Reserva Geral—e eis a distribuição de lucros proposta pelos administradores e, sob concordância do Conselho Fiscal, aprovada pela assembleia em referência.

O folheto inclui ainda vários mapas minuciosos assinados pelo sr. Joaquim Maria Belo, chefe da contabilidade geral da Companhia, e, entre eles, os relatórios aos balanços gerais da Contabilidade de Lisboa, de África e de Londres; ao resumo da situação patrimonial; às contas de Ganhos e Perdas e discriminativa do rendimento líquido; e à aplicação do saldo disponível, terminando por anexos respeitantes às despesas e receitas da exploração em África, desde 1930.

Dos assuntos a que alude o Conselho de Administração, no relatório a que nos estamos referindo não são os menos importantes os que concernem ao seguinte: Provisão de combustível para as locomotivas, obtida pela formação de massiços florestais em Benguela, para o que, em 1951, o número de eucaliptos ali plantados se elevou a 60 milhões; prosseguimento dos trabalhos de colonização europeia em Angola; expiração do mandato dos componentes do Conselho Fiscal, srs. eng.º José Duarte Ferreira, Dr. António Eduardo Ferreira Pinto Basto, prof. Dr. Pedro Manuel de Almeida Lima e a firma Cooper Brothers & C.º, do Comité de Londres; e dos administradores, srs. Francis Bere Follett, Godfrey Creswel Hutchinson, Maurice Hely Hutchinson e comandante Alvaro de Melo Machado, nosso ilustre amigo e colaborador. Conforme o frisa por último, o mesmo conselho que no respectivo relatório é sempre firmemente representado pelo seu presidente, sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, os estatutos da C. C. F. B. permitem a reeleição naqueles cargos, pelo que será de esperar se verifique esse acto de justiça na sua próxima assembleia geral.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 149, III série, 25 de Junho de 1952, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.º REPARTIÇÃO

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 18 do mês corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é prevista a isenção do recargo de 50 por cento a que se refere o § único do artigo 64.º da tarifa geral ao transporte de mobília, quando transportada em regime de vagão completo.

O «Diário do Governo», n.º 151, III série, de 27 de Junho de 1952, 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 desta Direcção-Geral de 20 do mês corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo preços especiais aplicáveis ao transporte de remessas de detalhe ou de vagão completo, ou pagando como tal, de «cal comum em pedra e em pó, acondicionada ou não» e a «pedra para cal», e anulando o aviso ao público Te. n.º 19, de 18 de Abril de 1950.

O «Diário do Governo», n.º 159, III série, de 7 de Julho de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 27 do mês corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, os projectos de aditamento à tarifa de operações aduaneiras apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e pelos quais passa a ser cobrada a taxa de 10\$ no desembarço das bagagens.

O «Diário do Governo», n.º 161, III série, de 9 de Julho de 1952, publica o seguinte:

O despacho publicado no *Diário do Governo* n.º 151, 3.º série, de 27 Junho findo, a p. 1359, col. 1.ª, respeitante à aprovação do projecto de aviso ao público sobre preços especiais aplicáveis ao transporte de cal comum em pedra e em pó, acondicionada ou não, e pedra para cal refere-se sómente a remessas de vagão completo, ou pagando como tal, e não a remessas de detalhe, como tal, e não a remessas de detalhe, como, por lapso, foi indicado.

Linhos Estrangeiros

INDIA

Em 14 de Abril último, concluiu-se na República da India o reagrupamento dos seus Caminhos de Ferro, os quais possuem agora seis unidades administrativas. Então, foram inauguradas as suas três últimas redes — ou sejam as do Norte, Nordeste e Leste.

Dos discursos optimistas proferidos no acto inaugural pelo Primeiro Ministro e pelo Ministro dos Caminhos de Ferro, respectivamente os srs. Nehru e Ayyangar, inferiu-se o que segue:

O êxito do magnífico empreendimento do Estado, constituido pelos seus Caminhos de Ferro, induzirá o governo e o povo a dilatarem a empreendedora acção de progresso, primeiro, no respeitante a empresas de utilidade pública e a indústrias básicas; depois, gradualmente, em relação a outros sectores de fornento.

A mudança efectuada com o seccionamento do sistema ferroviário, promovido há cinco anos, deu-se a pertinazes esforços cooperativos, através da diligência enérgica dos corpos gerentes dos Caminhos de Ferro e de milhões dos seus empregados — numa verdadeira campanha de trabalho, intensificada, noite e dia.

O reagrupamento, depois, deu em resultado o melhoramento geral do sistema de transportes. Em lugar de dezenas de administrações, dos mais diversos e confusos recursos financeiros e categorias técnicas — como eram os dos antigos Caminhos de Ferro da India — ela possui, agora, uma Direcção Ferroviária Central, repartida em seis unidades administrativas.

Descrevendo-se, essas administrações, até 1948, correspondiam a 42 sistemas ferroviários e 32 linhas — propriedades dos antigos e extintos principados. Das 32, a mais pequena media, sómente, 5 milhas. Era a do Estado de Sangli. Ora, cada uma das seis novas redes terá de extensão 5.000 a 6.000 milhas, abrangendo uma área de 126.000 milhas quadradas e servindo entre 33 e 84 milhões de habitantes. A receita bruta será de cerca de três milhões de contos.

Das três últimas redes inauguradas, a do Norte, comportando a Divisão de Allahabad, da *East Indian Railway*, vai ter a sua séde em Delhi, cobrindo uma área de 106.000 milhas quadradas, para uma população de mais de 57 milhões de almas; a do Nordeste, com séde em Gorahpur e servindo uma área de 120.000 milhas quadradas, destina-se a 56 milhões de habitantes e englobará

a Divisão de Sealdah, com o fim de constituir uma linha directa a Calcutá, para satisfazer o tráfego vindo de Uttar Pradesh, Alto Bihar, Alta Bengala e Assam.

INDONÉSIA

A um concurso para o fornecimento de 298 vagões de vários tipos, há tempos aberto pelos Caminhos de Ferro da Indonésia, concorreu a indústria austriaca do género, representada pela sua maior organização — ou seja a Simmering-Graz-Panker, cuja reputação técnica está, dia a dia, a engrandecer-se em todos os mercados mundiais.

Os C. de F. Indonésios encomendaram lhe, então, 134 vagões, de 4 eixos, para terceiras classes, uma parte dos quais provida de um compartimento para refeitório; e outros, dos mais modernos modelos, para restaurante e com ar condicionado.

A encomenda inclui, também, alguns vagões de carga, de passageiros e com furgão para bagagens. Todo este material foi construído para via da largura de 1^m,067 e especialmente apetrechado afim de resistir à dureza do clima dos trópicos.

MÉXICO

Nos caminhos de ferro nacionais vai ser criado um departamento técnico de força motriz e maquinaria, para delinear e dirigir a reparação e reconstrução de locomotivas, material rolante e instalações.

Durante os últimos 5 anos, houve só um engenheiro mecânico para tratar de problemas técnicos e superintender em 20.000 operários ocupados na manutenção e reparação de, aproximadamente, 1.000 locomotivas, 1.000 carruagens e 3.000 vagões, assim como na reparação e fabrico de numerosos acessórios e sobressalentes.

O novo departamento estudará e apreciará o possível aumento da procura de transporte em caminho de ferro, nos próximos 12 anos, e a depreciação das locomotivas e material rolante; estabelecerá um programa de aquisição e reparação e determinará a quantidade de materiais, anualmente necessária para um adequado programa de reparação.

Também superintenderá nas oficinas de reparação, averiguando se os técnicos respectivos têm perícia na manutenção do equipamento de reparações e vistorias e elaborando projectos para métodos de mais eficiente produção e especificação, e, ainda, para aquisição de novos equipamentos.

Já se encontra à venda a

NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

Recortes sem comentários

Direitos de autor

Já não é a primeira vez que temos ouvido apreciações pouco lisonjeiras e até protestos enérgicos contra a mañeira como a Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses faz valer os direitos de autor, extorquindo quantias disparatadas a quem ousa executar trabalhos dos seus filiados.

O último caso veio contado na *Semana*, óptimo semanário lisboeta, e passou-se com a Empresa do novo Cinema Monumental.

Segundo aquele, a dita Sociedade exigiu, há pouco, do empresário do Monumental 28 contos pela representação de uma só noite. E, enquanto esta quantia não foi entregue, não houve autorização para o espectáculo.

Durante 15 dias, passou de 100 contos o que aquela empresa pagou de direitos de autor. Ora os autores das peças representadas eram três. Coube a cada um mais de 30 contos. Em 15 dias, não foi mau.

Queixam-se de que o Teatro está em crise.

Talvez. Resta saber para quem.

(Do *Almonda*)

Jóias da Coroa de Espanha

MILÃO—Foi adiado para 9 de Julho o julgamento da acção intentada por D. Jaime de Bourbon, duque de Segóvia, filho de D. Afonso XIII de Espanha, contra a condessa de Dampierre, sua ex esposa, para reaver as jóias da Coroa de Espanha, no valor de 100.000 libras, depositadas num Banco de Roma em nome dos infantes D. Afonso e D. Gonzalez, filhos do matrimónio de ambos. O duque de Segóvia pretende que as joias lhe pertencem de direito; mas, a condessa de Dampierre, que voltou a casar-se depois do seu divórcio do duque e actua no processo em nome dos filhos menores, afirma que os dois esposos alienaram as jóias em questão a favor dos filhos.—(F. P.).

Dois novos navios para os Açores

De harmonia com as directivas que imprimiu à reorganização da nossa Marinha Mercante, sugeriu o sr. almirante Américo Tomás, Ministro da Marinha, que a Empresa Insulana de Navegação construísse dois navios — para passageiros e carga — que assegurassem ligações regulares entre todas as ilhas do arquipélago, para permitir que os paquetes «Carvalho Araujo» e «Lima», passando a tocar apenas nas três cidades capitais, pudessem efectuar viagens de menor duração e, portanto, ter a possibilidade de realizar, anualmente, maior número de travessias entre Lisboa e os arquipélagos adjacentes, tal como impõe o tráfego sempre crescente da carreira das ilhas.

Aquela empresa abriu concurso entre os estaleiros portugueses e adjudicou a construção dos dois novos navios aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com os quais já se assinou o contrato, outorgando por parte da Empresa Insulana de Navegação o administrador, sr. Vasco Bensaude, e, em representação dos referidos estaleiros, o seu administrador-delegado, sr. Jacques de Lacerda.

As duas unidades, que têm a silhueta de pequenos paquetes e que dispõem de camarotes para os passageiros que tenham de fazer percursos de mais de um dia, devem ser entregues no próximo ano e receberão os nomes de «Furnas» e «Lajes».

(Do *Diário Popular*)

O tenor engoliu uma mosca

LONDRES—Por ter engolido uma mosca, o tenor australiano Kenneth Neat não pôde cantar há dias o «Rigoletto» no Covent Garden. O papel de «Duque de Mantua» foi desempenhado pelo tenor americano Anthony Marlowe.

O tenor estava almoçando no campo, há dois dias. Enquanto conversava, uma importuna mosca entrou-lhe na boca e penetrou na garganta. Seguiram-se violentos acessos de tosse e uma grande inflamação. Os médicos proibiram o tenor de cantar durante alguns dias.—(F. P.).

Com uma gíbôia na mão...

RIO DE JANEIRO—As enfermeiras do Hospital do Pronto Socorro apanharam um bom susto ao verem entrar naquele estabelecimento uma senhora com uma cobra a balançar, segura numa das mãos. Mas, tudo se explicou: a cobra, uma gíbôia com mais de um metro de comprimento, apareceu há dias em casa da sr.ª D. Maria José Martins; como o animal não se mostrasse ameaçador, foi alimentado e converteu-se na distração da família, circulando livremente por toda a casa. Até que, há dois dias, desapareceu. E 48 horas depois, quando a dona da casa ia meter a mão numa lata de feijão, a gíbôia mordeu-a. D. Maria matou a co-

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS 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»

bra e foi com ela ao Hospital, para ser tratada, dizendo os médicos que a giboia não é venenosa e que não corre qualquer perigo a vida da senhora.—(ANI).

O caso dos boatos sobre o paquete «Vera Cruz»

O período em que decorreu, aliás com toda a normalidade, esta terceira viagem do paquete «Vera Cruz», que se concluiu na passada segunda feira, foi aproveitado, quer no Rio de Janeiro, quer em Lisboa, por indivíduos com objectivos inconfessáveis, para propalarem os mais estranhos boatos acerca deste novo paquete português.

Durante a viagem para o Brasil, jornais do Rio anunciaram, nem mais nem menos, que tinha havido uma explosão nas caldeiras do navio ao sul de Cabo Verde.

Alguns dias mais tarde, durante a viagem de regresso a Portugal, a arma utilizada não foi a notícia, mas o boato anônimo, cuja origem se ignora sempre e cujos propagadores nunca chegam, geralmente, a descobrir-se. Dois dias antes do «Vera Cruz» chegar ao Tejo (o que fez, aliás, dentro do horário estabelecido), Lisboa estava cheia de um boato: o «Vera Cruz» tivera grandes avarias ao sul da Madeira, estava parado, havia gente ferida... E o boato correu a cidade. Telefonaram para os jornais pessoas inquietas a saber se tinham notícias do «caso»: os jornais telefonaram para a Companhia Colonial de Navegação para se esclarecerem, mas a resposta era invariável: — O «Vera Cruz» prossegue a sua viagem dentro do horário e chegará ao Tejo na data que já se havia estabelecido antes da sua partida de Lisboa...

E o «Vera Cruz» chegou. Os jornalistas falaram com os passageiros de todas as classes: viagem esplêndida, velocidade sem alteração, tudo normal a bordo...

Perguntemos, então: acaso o «Vera Cruz» faz sombra a alguém, nacional ou estrangeiro? De onde parte e com que objectivos se está a maquinar, com a arma traiçoeira e oculta do boato, uma campanha contra um navio que é, de facto, um motivo de orgulho para o nosso País? Não chega o mar, porventura para todos? Talvez valha a pena estar-se atento a esta misteriosa campanha...

(Do *Diário de Lisboa*)

Que pressa!

O vinho encareceu durante os últimos dias e promete ir mais além. Perguntámos a razão e disseram-nos que é o facto de as vinhas terem sofrido grandes prejuízos com os últimos temporais.

Não se comprehende lá muito bem que o vinho que já está na adega encareça porque o mau tempo prejudicou a futura colheita. Tanto mais que não estamos habituados a ver descer de custo o vinho arrecadado por ir ver abundante a futura colheita. Chamam a isto *fenómenos* da vida comercial. O que é certo é que tais fenómenos são sempre em prejuízo do consumidor.

(De *A Rabeca*, de Portalegre)

Um touro a 50 Kms. à hora

TRENTO (NORTE DA ITÁLIA) — Dois motociclistas da polícia, perseguidos de noite por um touro enfurecido, comunicaram que o animal atingiu, por vezes, a velocidade de 50 quilómetros à hora.

O touro perseguiu os polícias durante mais de 6 quilómetros, quando patrulhavam uma estrada, próximo desta cidade. O animal saiu da estrada, para o pátio de uma quinta, onde a polícia auxiliou o lavrador a capturá-lo.—(R.).

Descoberta de casamentos rápidos

LONDRES — As hospedeiras de aviões dão tão boas esposas que se estão a casar à razão de uma por semana, isto é, num ritmo mais rápido do que os transportes aéreos as podem substituir. Iniciou-se, por isso, uma campanha de recrutamento.

Para ser hospedeira, na Grã-Bretanha, uma rapariga deve ter 21 anos, ser bonita, falar uma língua europeia, pelo menos, ter, de preferência, experiência de enfermagem ser esperta e de personalidade alegre.

As raparigas britânicas que vivem no estrangeiro são as mais procuradas, porque, geralmente, sabem falar outras línguas. A British Overseas Airways recebe cerca de 150 pedidos por semana de raparigas e de suas mães, mas poucas satisfazem as condições. Manter 200 hospedeiras — uma para cada carreira — está a tornar-se um problema difícil de resolver. «Não é de surpreender que se casem tantas das nossas hospedeiras, porque a nossa selecção e treino fazem delas esposas ideais» — declarou um funcionário. — (R.).

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

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

EDEN — Às 21,30 — «O Inferno de Tóquio».

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

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRÀ) — 1.348 Kms.

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

ENDERECO 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

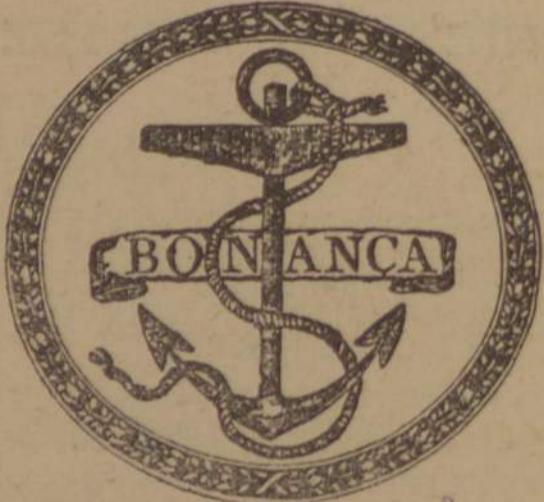
COMITÉ DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

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.^{DA}

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.º — LISBOA
Telefs. 21321/4



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

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

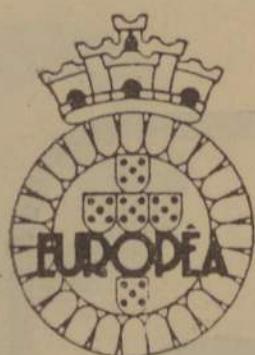
INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

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



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

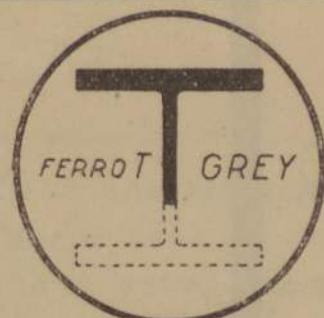
AGÊNCIA EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



“GREY”

VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



NOGUEIRA Limitada

POR T O

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

MUTUALIDADE
NA CONSTRUÇÃO CIVIL

COMPANHIA DE SEGUROS
RECOMENDADA PELA C.º DOS CAMINHOS DE FERRO

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º Esq.—LISBOA
TELEF. 25364-5

Wiese & C.º, L.º da

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 34331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—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 sítios — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 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 Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANALISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

TOSSÉ?

