

10.º do 65.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1952

Número 1551

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

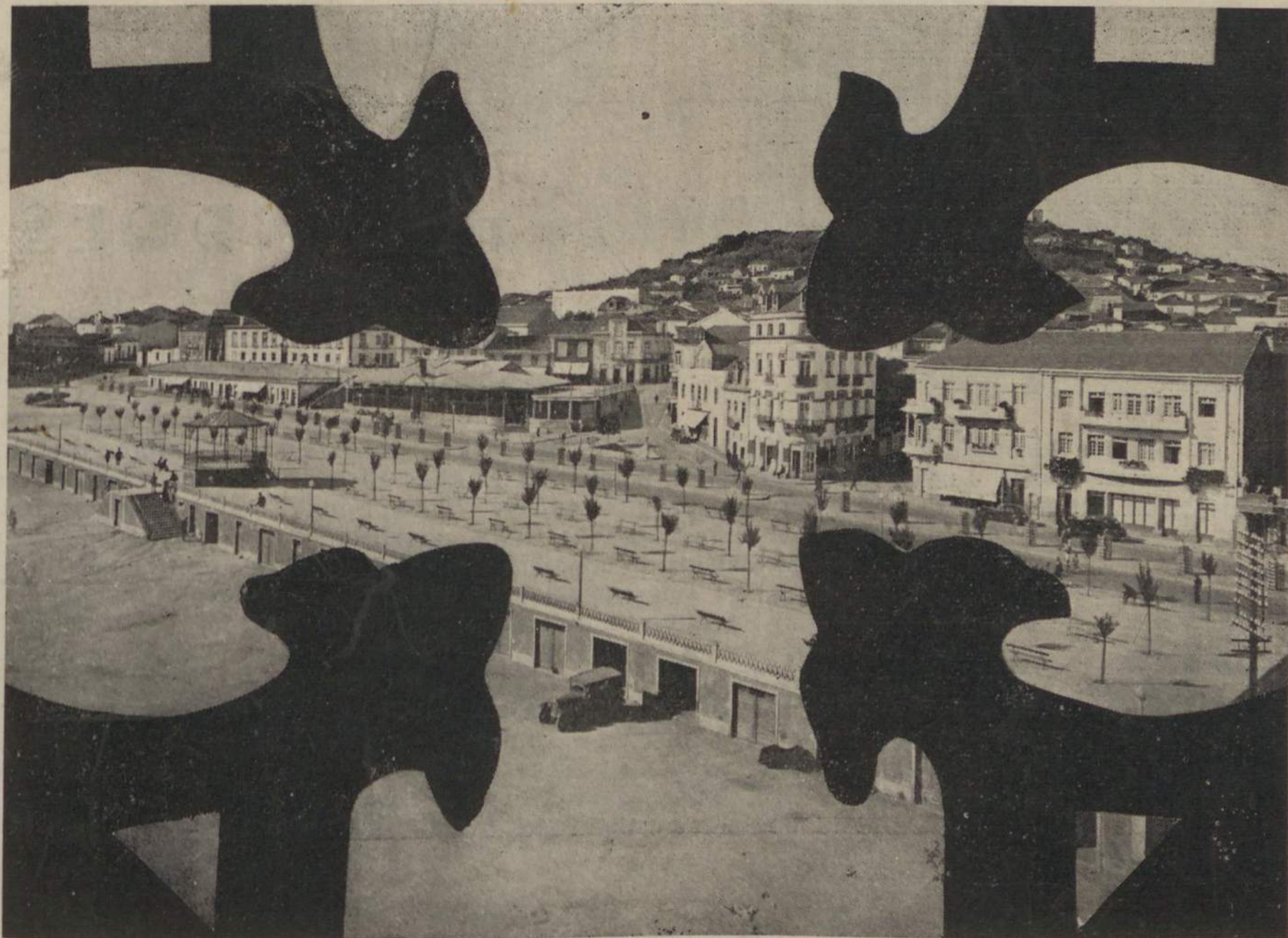
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, 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
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

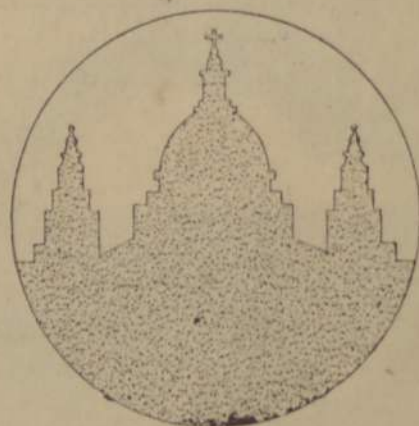
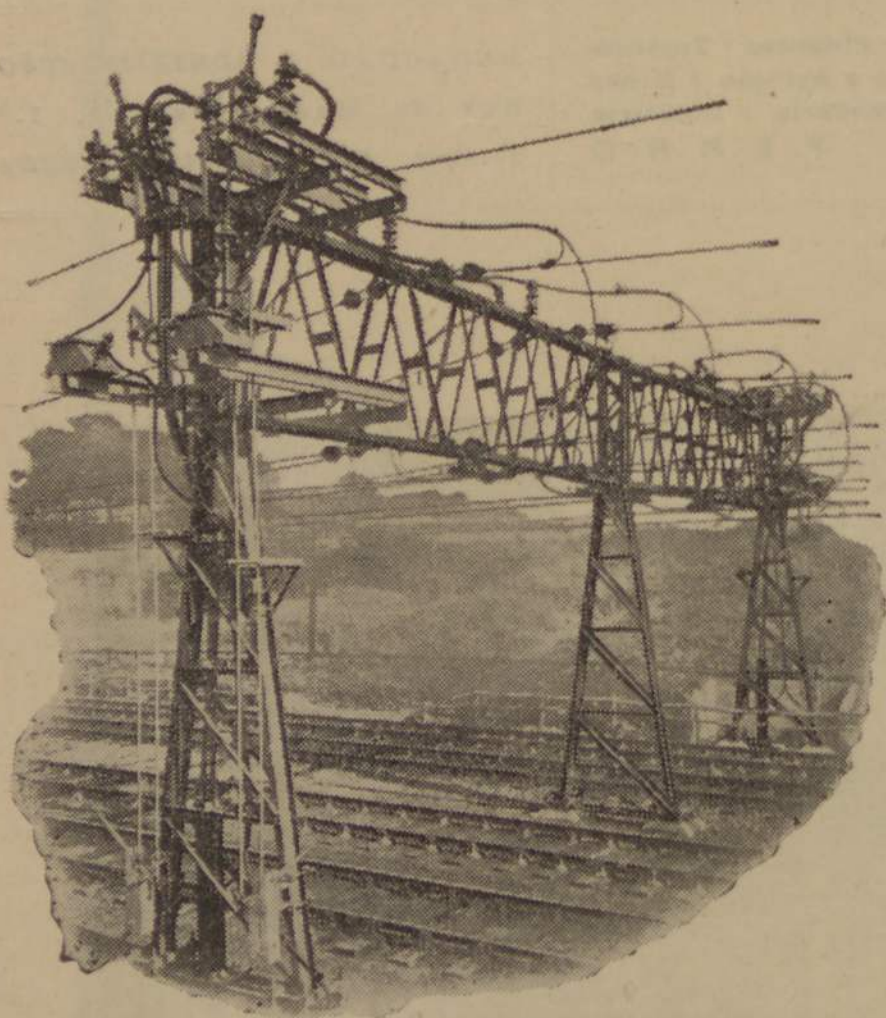
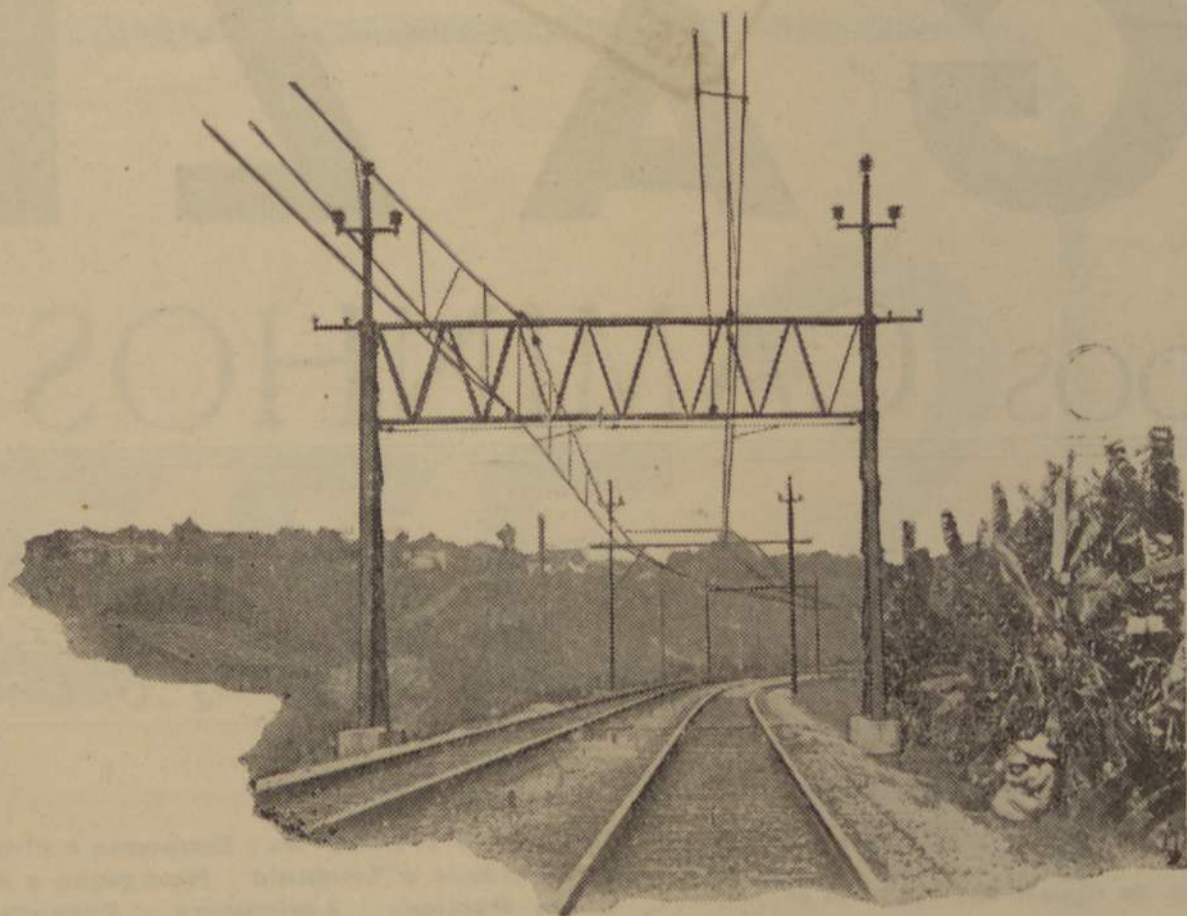
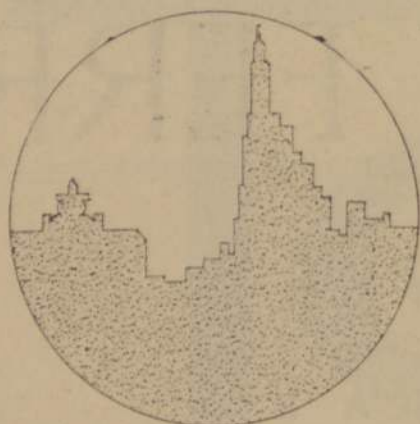
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA



Vista parcial da cidade de Castelo Branco

Electrificação de Caminhos de Ferro-BICC

em SÃO PAULO



e LONDRES

Duas das principais linhas de electrificação de caminho de ferro encontram-se presentemente em funcionamento, uma em S. Paulo (Brasil) e outra em Londres.

Em S. Paulo a electrificação da linha E. F. S. J. de 70 km. de extensão — 190 km. de via — a 3000 V., cc., entre Mooca Jundiaí, foi construída pela firma English Electric Co. Ltd.. Os Agentes da British Insulated Callender's Cables, e os Subempreiteiros srs. Wilson, Sons & Co. Ltd. montaram todo o equipamento de alimentação da linha, constituído por estruturas de aço, catenaria de cobre e cabos de contacto de cobre cadmiado, linha de sinalização, alimentadores de 33 kv entre as sub-estações, cabos de comando e supervisão e sistema de retorno negativo tendo sido tudo projectado e fornecido pela BICC.

Em Londres, a linha de tráfego intenso entre Liverpool Street e Shenfield — uma distância de 35 km. — foi electrificada pela BICC sem interrupção do serviço normal dos comboios a vapor. A nova linha, numa extensão de 180 km. de via simples, trabalha a 1500 V., cc. e permite velocidades até 130 km. por hora. Todo o equipamento para electrificação deste contrato foi montado, projectado e fabricado pela British Insulated Callender's Cables Limited.

Estes dois contratos constituem o trabalho normal da BICC em todo o Mundo.



BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED

REPRESENTANTES EM PORTUGAL

F. NOBREGA DE LIMA, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1-2° — LISBOA

////

R. José Falcão, 2 — PORTO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 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 LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1551



1-AGOSTO-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 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.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
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

Nota Económica.	203
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT. . .	204
História da «Gazeta dos Caminhos de Ferro, pelo Dr. BUS- QUETS DE AGUILAR	205
Sociedade «Estoril»	207
Engenheiro Cancela de Abreu	207
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS .	208
Bucólica pescaria na Foz do Liz em Vieira de Leiria	209
Há 50 anos	211
Ecos & Comentários, por SABEL	212
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS	213
Passagens de Nível	215

NOTA ECONÓMICA

O problema das comunicações, e o projecto, apresentado e defendido no tempo do Marquês de Pombal, de um canal do rio de Lisboa ao rio de Setúbal

NÃO morrem as idéias que têm a apoiá-las e a justificá-las os grandes interesses nacionais.

D. Luís Ferrari Mordau, que em 1765 foi nomeado intendente geral da agricultura, é o autor do curioso e interessante livro manuscrito «Despertar da agricultura em Portugal», de que existe um exemplar na Biblioteca Pública Eborense.

Nesse manuscrito, a que recentemente se referiu o Prof. Doutor Moses Bensabat Amzalak, num artigo publicado na Revista do Centro de Estudos Económicos, apresenta o autor as razões da decadência da agricultura em Portugal e expõe diversas medidas para o desenvolvimento da actividade agrícola. Entre estas figura a da abertura de um canal de Lisboa a Setúbal, o que Ferrari faz nos seguintes termos:

«... Porém como além das estradas, ainda pela Navegação levasse muita mais carga com pouco gasto, pois está assentado que os transportes ordinários por terra custam dez vezes mais que os da água, é bem certo que é da maior conveniência continuarem-se no interior do Reino as Navegações dos Rios, e fazerem-se Canais, que penetrem, e comuniquem de uns para outros.

Por exemplo do Rio de Lisboa ao Rio de Setúbal, quanto não brinda a mesma Na-

tureza a fazer um canal da Moita a Setúbal, distância só de 3 léguas, e sem asperezas de ferros que cortar?

«... Figure-se, pois, que está feito este canal, de Lisboa a Setúbal. Ora que conveniência e que regalo não seria vir de um rio para o outro, pelo interior das terras em uma, ou duas horas, com embarcações de cargas imensas de todos os frutos, e géneros das lavouras, e fábricas do Além Tejo, e das destas partes para a outra, evitando a grande volta, e ainda o perigo em muitas ocasiões do ano de entrar e sair, de uma para a outra Barra pelo largo do mar? Que formosura no mesmo País! Atravessando os campos cheios de velas gentes, e fazendas com arvoredos, quintas, hortas, casas, pastagens, gados de ambas as partes, e que ganho enfim para todo o público comerciante! pois seria nada o frete de travessia pelo canal, e mais se o Sado, esse mesmo rio de Setúbal, que é navegável até Porto del Rey, continuasse a sua navegação mais dez ou doze léguas pelas terras adentro, então seria também de ver o Além Tejo, e a sua agricultura, tudo riqueza e delícia.»

Hoje, dois séculos passados, prende a idéia, novamente, a atenção dos técnicos e bem é que assim seja, pois o seu fundamento económico continua a justificá-la de sobra.

Notas da Quinzena

P o r R E B E L O D E B E T T E N C O U R T

Eva Perón

MORREU Eva Perón. A Evita que o povo argentino adorava, não era apenas uma rapariga inteligente e gentil, que tinha ligado, por um casamento de amor, o seu destino à vida e à acção de um homem de Estado. Ela era um símbolo. E como um símbolo, encarnava a alma ardente, sedenta de ideal, da jovem república sul-americana. Num mundo convulsionado e inquieto como é o de hoje, Maria Eva Duarte, filha do povo e em cujas veias girava sangue de emigrantes portugueses, conquistara, com a sua gentileza, o seu talento, e, sobretudo, com o seu coração, a admiração enternecida do povo argentino. Na democrática república sul-americana — curioso paradoxo! — Eva Perón reinou como rainha. Rainha sem trono, como nos romances de amor e nos contos de fadas. Eva Perón, como nenhuma outra mulher, soubera não só criar um romance, mas vivê-lo. Exactamente porque soube vivê-lo é que ela reinou como rainha.

Filha do povo, para o povo viveu, como artista e como mulher de coração. A arte só é verdadeiramente grande, quando é sinceramente humana, e procura, como tal, realizar um ideal de justiça, de amor e bondade. Tendo conhecido, na sua infância pobre, os dias amargos, ela entregou-se inteiramente ao sonho de que, na sua pátria, todas as crianças tivessem pão, todos os velhos protecção e asilo, todos os trabalhadores dignidade. Essas coisas não se conseguem apenas com leis bem pensadas e rigidamente cumpridas. Realizam-se mais facilmente e mais completamente quando as aquece e orienta o coração da gente.

Juan Domingo Perón, o ilustre Chefe do Estado argentino encontrou em Maria Eva Duarte — que sabor a português tem este nome! — não apenas uma grande amiga, mas também a sua melhor, mais genial colaboradora. Quando se consorciaram, secretamente, como num verdadeiro romance, mais do que o amor, ligara os um grande ideal. Não viveram apenas, como simples mortais, um para o outro. Viveram principalmente para a realização de um ideal comum. Era por isso que Eva gostava de chamar ao seu país — «a sua casa». A artista da rádio, era também oradora e escritora. No seu livro — «A razão da minha vida» — ela escreveu: «Como qualquer outra mulher, eu tenho um lar, um lar maior do que o que elas possuem, mas um lar».

«Neste grande lar, que é o meu país, eu sou uma mulher como muitas outras. Tenho os mesmos gostos, gosto de jóias e peles, sedas e sapatos. Mas, como qualquer outra mulher, eu desejo que todas nesta casa este-

jam mais confortáveis do que eu própria. Como elas, eu sei que as crianças neste grande lar que é o meu país necessitam de mim e do meu marido, e eu faço tudo o que posso para não os abandonar».

Possuindo uma mística como todas as grandes figuras nacionais, há nas palavras de Eva Perón o tom quente de uma iluminada. A obra social que realizou no seu país é, na verdade, grandiosa.

Em 1947, Eva Perón visitou Portugal e outros países europeus. Recebida com todas as honras, se a sua distinção, os seus vestidos, as suas jóias encantaram e deslumbraram, o seu interesse, vivo, sincero, pelas questões sociais, comoveu e fez reflectir.

De Portugal levou Eva Perón, juntamente com muitas recordações agradáveis, a certeza de que também entre nós a política social já tinha levado a efeito uma obra de vulto.

Com a morte de Eva Perón, a Argentina vestiu luto. Ela era, entre as mulheres do seu país, não só o mais belo sorriso, mas o melhor coração. Nesse coração morava um povo inteiro.

Macau

DEU SE, há dias, na nossa província de Macau, um incidente entre soldados chineses e portugueses.

Dois dos nossos ficaram gravemente feridos e um outro perdeu a vida. São lamentáveis os factos ocorridos, embora nem um só minuto a soberania portuguesa, naquelas remotas paragens, estivesse ameaçada. O tiroteio que se trocou não passou de uma escaramuça, aliás provocada pelos chineses, quando os soldados indígenas da guarnição portuguesa de Macau colocavam na «Porta do cerco», na fronteira com a China, os «cavalos de frisa», que ali são colocados todos os dias, ao anoitecer.

O acontecimento limitou-se, felizmente, à «Porta do cerco», não se tendo registado no interior da cidade de Macau qualquer perturbação da ordem.

No momento em que traçamos estas linhas lemos nos jornais a notícia de que a situação em Macau havia melhorado consideravelmente. As tropas portuguesas, que se encontravam de prevenção, já se retiraram das posições que tinham ocupado, após o incidente, tendo sido restabelecido o tráfego entre os territórios chinês e português.

A decisão dos nossos soldados e o admirável tacto político do Governador de Macau, que, seguindo uma tradição, tão bem vem sabendo defender os interesses nacionais, impediram que um incidente passado entre soldados — mas não por culpa dos nossos — tomasse maiores e mais sérias proporções.

História da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

IV

O português mais viajado do seu tempo, que era Mendonça e Costa, dotado de um acentuado dinamismo, continuado pelos directores que se lhe seguiram Fernando de Sousa e sr. Carlos d'Ornellas, enveredaria cedo por apresentar artigos de carácter turístico na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sendo ⁽¹⁾ o primeiro dedicado às termas de Caldelas em 1891, começando ⁽²⁾ em 1894 uma secção com o título de «Termas, Campos e Praias», ocupando-se o artigo inicial com gravuras de Torres Vedras e Cucos. A fundação da Sociedade Propaganda de Portugal em 1906 por Mendonça e Costa, provocou-lhe ⁽³⁾ um maior entusiasmo turístico no desejo patriótico de desenvolver o País, mostrando-se nos diversos artigos um mestre nessa ciência. Quando João Franco, no seu arrojado empreendimento de transformação nacional, acabou pelo decreto de 25 de Abril de 1907 com a absurda exigência dos passaportes que só Portugal e a Rússia mantinham incompreensivelmente, Mendonça e Costa ⁽⁴⁾ classificou esse diploma de alforria do viajante, doutrina que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* defenderia justificadamente com relação aos vistos ⁽⁵⁾ em 1920. Igualmente o plano audacioso da criação do Estoril ⁽⁶⁾ mereceria à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um artigo elogioso, publicando a gravura do projectado casino.

Pensando nos seus assinantes a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* durante anos ofereceu-lhes brindes: em 1895 foi ⁽⁷⁾ um mapa das linhas férreas; em 1898 um horário de todos os comboios e um mapa dos caminhos de ferro de Portugal e Espanha; em 1899 um mapa da Europa; em 1900 ⁽⁸⁾ um mapa de Paris e uma viagem sorteada a essa cidade por motivo da Exposição Universal; em 1901 ⁽⁹⁾ um mapa da Bélgica; em 1902 ⁽¹⁰⁾ um mapa dos caminhos de ferro suíços; em 1903 ⁽¹¹⁾ um mapa dos caminhos de ferro italianos; em 1904 ⁽¹²⁾ um mapa da Áustria-Hungria; em 1907 ⁽¹³⁾ um mapa do País, da Sociedade Propaganda de Portugal; e em 1913 ⁽¹⁴⁾ viagens circulatorias com abatimento

de cerca 40 %, seguindo itinerários determinados. Pretendeu a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ⁽¹⁵⁾ em 1896 oferecer um bilhete de circuito pelo País, mas não foi autorizado, pelo que resolveu substituí-lo por uma colecção de todas as tarifas com o nome de «Compilação Mendonça e Costa».

Uma das preocupações de Mendonça e Costa foi sempre cercar-se de indivíduos de valor para colaboradores. Como já ficou dito ⁽¹⁶⁾, eram figuras notáveis os primeiros colaboradores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, aos quais há a acrescentar, neste primeiro período de 1888 a 1923, outros nomes, embora muitos tenham tido apenas uma acção nominal.

No período referido foram colaboradores: A. José de Araújo, engenheiro-director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques; Albert Urban, engenheiro-chefe do serviço da Grande Central Belga; Augusto Luciano Simões de Carvalho, engenheiro-chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses; A. de Moraes Sarmiento, engenheiro director da Direcção de Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portugueses; António de Vasconcelos Porto, engenheiro-director do Caminho de Ferro do Mondego; C. Uhirobois, engenheiro-chefe da tração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses; D. Xavier Cohen, engenheiro-director da Companhia Nacional de Construções; E. Bartissol, engenheiro, deputado do Parlamento Francês; Euzébio Page, engenheiro, senador e director de Obras Públicas em Espanha; Francisco Ferreira do Amaral, Presidente do Conselho de Ministros em 1908 e antigo governador de Moçambique; J. M. do Rego Lima, engenheiro de Minas; J. Mongiardim Costa, chefe da repartição de Expediente do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, J. Pires de Sousa Gomes, engenheiro-inspector de Obras Públicas; Marquês da Foz, director do Banco de Portugal; Maximiliano A. Herrmann, engenheiro electricista; Pedro Romano Folque, engenheiro-director dos Caminhos de Ferro de Ambaca; Raúl Mesnier de Ponsard, engenheiro-director dos ascensores de Lisboa, Porto, Braga, etc.; T. Seyrig, engenheiro

francês; Humberto F. Borges de Castro, engenheiro-director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portugueses; Augusto Pinto de Miranda Montenegro, engenheiro; F. Augusto Pimentel; José Faustino Poças Leitão, engenheiro; José Fernando de Sousa, engenheiro e director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1923 a 1942; Alfredo de Mesquita, escritor; Carlos Alberto Soares Cardoso; José Cecílio de Sousa, engenheiro; José Lopes da Costa Seriago; José Maria de Melo de Matos; Luís de Oliva; Simão Valdez Trigueiros de Martel, Conde de Castelo Branco e engenheiro; S. F. Marrecas Ferreira, engenheiro; Miguel Queriol, funcionário superior na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses; Manuel Maria de Oliveira Belo; A. Ferreira de Serpa, publicista; António Guedes Infante, engenheiro; Ezequiel de Castro; sr. Prof. Engenheiro Ezequiel de Campos, Ministro da Agricultura em 1924-1925, professor catedrático da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto; e sr. Guerra Maio, escritor e actualmente o português mais viajado.

Foram correspondentes: em Madrid, Juan Bona; em Paris L. Cretey, G. Pessard e Visconde de Wildich; em Bruxelas Albert Urban, também colaborador, Leopoldo Kirsch e Rui da Trindade; na Grã-Bretanha, George James Pratt; em Liverpool W. N. Colnett; no Brasil, Hippolyte de Baeu.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de início não teve redactores, bastando apenas o dinamismo e acção de Mendonça e Costa, que chegava para tudo, mas o desenvolvimento da revista obrigou à existência dessas pessoas, que foram: José Maria de Oliveira Simões, engenheiro e professor da Escola do Exército; Melo Barreto, futuro Ministro dos Negócios Estrangeiros e embaixador em Madrid; José Fernando de Sousa; Cristiano Tavares; Alfredo Kendall; Ricardo O'Neill; Alberto de Oliveira; Mário Ferreira Mendes; Quirino Avelino de Jesus, publicista financeiro; F. da Silva Martins Manuel de Melo Sampaio; Ricardo Amaral; Ricardo Spratley; sr. General Raúl Esteves; sr. Engenheiro Carlos Manito Torres. Cristiano Tavares ocupou também o cargo de secretário da redacção, seguindo-se Alexandre Fontes e o sr. General Raúl Esteves.

Teve a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* como engenheiro consultor António Carrasco Bossa, dirigiu a secção de Viagens e Transportes Manuel de Andrade Gomes, sendo encarregados da Secção Financeira Armando L. Rodrigues e Carlos Gonçalves, Secção Estrangeira Alberto Bessa, e figurando como administrador J. Silva Pereira.

Entre todos estes nomes figuram muitas personalidades importantes da sociedade portuguesa, como políticos, engenheiros, ferroviários, escritores, jornalistas, dando relevo à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e sendo difícil encontrar uma re-

vista com nomes tão ilustres, vendo-se o prestígio alcançado e o respeito que merecia Mendonça e Costa. Se na realidade os colaboradores e redactores davam à revista a sua actividade e o valor da sua categoria, igualmente deveram o que seriam mais tarde à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Desde o início teve a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o direito de publicação da parte oficial, faculdade obtida ⁽¹⁷⁾ por Francisco Perfeito de Magalhães, confirmada pelos despachos de 30 de Março de 1909 e 3 de Julho de 1912 referentes aos Caminhos de Ferro do Estado, e 18 de Julho de 1912.

O primeiro anexo ⁽¹⁸⁾ da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi a tarifa da linha de cintura de Santa Apolónia a Benfica referente a mercadorias, enquanto o número de páginas aumentou desde o n.º 7 com o acrescento de mais quatro; as páginas de anúncio apareceram em 1907, e desde 1908 usaram-se pequenos desenhos junto de cada secção. Devido ⁽¹⁹⁾ às dificuldades provenientes da Grande Guerra Europeia de 1914 a 1918, teve a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de modificar a disposição dos artigos, apertando-se o texto, reduzindo-se o número de páginas a 10 em vez de 16, mas ⁽²⁰⁾ em 1919 melhorou-se o formato e aumentou-se o número de páginas, acrescentando-se ⁽²¹⁾ em 1923 mais duas.

Quase sempre foi quinzenal a publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, porém, em 1889, motivado pela acumulação de matéria, apareceu três vezes por mês nos dias 1, 11 e 21.

Desde a fundação ⁽²²⁾ a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em 1888 procurou sempre ser o mais pontual possível, saindo nos dias 1 e 16 de cada mês, de modo aos assinantes receberem-na no próprio dia em Lisboa e no dia seguinte no resto do País. Deram-se duas greves de tipógrafos, que não atingiram a revista. Uma noite chovia tanto, que era impossível conduzir ao correio os exemplares que estavam prontos desde as 3 horas da manhã, e às 5 horas ainda não se podia transitar pelas ruas, pelo que foram transportados num trem de praça para a Praça do Comércio. Por duas vezes houve atraso sendo uma delas referente ao número especial de 1890 comemorativo da inauguração da Estação do Rossio, e o outro provocado ⁽²³⁾ pela revolução de 14 de Maio de 1915. Em 1919 saiu o pessoal, que foi substituído por outro sem prática, resultando daí os números perderem a regularidade na saída, adquirindo-se máquina de impressão para resolver estas dificuldades.

Durante este período de 1888 a 1923 os únicos factos desagradáveis sofridos pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foram: a censura ⁽²⁴⁾ cortar um artigo de Fernando de Sousa na extensão de três páginas em branco, a revista A. B. C. ⁽²⁵⁾ tirar o quadro tipográfico com a promessa de maiores ordenados, e um assalto ⁽²⁶⁾ promovido por um an-

tigo empregado, sendo os gatunos presos e o roubo recuperado.

A partir de 1900 o tipo de impressão melhorou por ser maior, outrotanto acontecendo com o papel em 1902 e 1910.

Para vulgarizar a revista entre o público, ensaiou-se o sistema da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* encontrar-se nas estações à disposição para consulta, porém durou pouco tempo esta orientação.

A sede inicial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi no Largo do Conde Barão, 18, passando (27) em Julho de 1891 para a Rua de Santo Antão, 109, transferindo-se um ano depois para o Largo do Conde Barão, 91, em Dezembro de 1893 encontrava-se na Rua do Loreto, 43, em Julho de 1895 estava (28) na Rua Nova da Trindade, 48, bem como a Empresa de Anúncios nos Caminhos de Ferro e o Guia Oficial, publicações dirigidas por Mendonça e Costa. Devido (29) ao esquecimento de um empregado em pagar a renda da casa, teve a revista de se mudar e o sr. Guerra Maio alugou a actual sede na Rua da Horta Seca, 7, 1.º.

Até à sua morte, em 1923, Mendonça e Costa foi o único proprietário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 81, de 1 de Maio de 1891, pág. 133 a 134.

(2) Idem, n.º 83, de 1 de Junho de 1891, pág. 171.

(3) Idem, n.º 435, de 1 de Fevereiro de 1906, pág. 41.

(4) Idem, n.º 466, de 16 de Maio de 1907, pág. 151.

(5) Idem, n.º 775, de 1 de Abril de 1920, pág. 106 a 107

(6) Idem, n.º 637, de 1 de Julho de 1914, pág. 193 e 202 a 203.

(7) Idem, n.º 169, de 1 de Janeiro de 1895, pág. 1.

(8) Idem, n.º 293, de 1 de Março de 1900, pág. 69.

(9) Idem, n.º 327, de 1 de Maio de 1901, pág. 133.

(10) Idem, n.º 353, de 1 de Setembro de 1902, pág. 261.

(11) Idem, n.º 364, de 16 de Fevereiro de 1903, pág. 52.

(12) Idem, n.º 390, de 16 de Março de 1904, pág. 101.

(13) Idem, n.º 470, de 16 de Julho de 1907, pág. 213.

(14) Idem, n.º 617, de 1 de Setembro de 1913, pág. 261.

(15) Idem, n.º 215, de 1 de Dezembro de 1896, pág. 353

(16) Idem, n.º 1542, de 16 de Março de 1952, pág. 10.

(17) Idem, n.º 745, de 1 de Janeiro de 1919, pág. 14.

(18) *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 4, de 1 de Maio de 1888, pág. 49.

(19) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 705, de 1 de Maio de 1917, pág. 131.

(20) Idem, n.º 757, de 1 de Julho de 1917, pág. 193.

(21) Idem, n.º 841, de 1 de Janeiro de 1923, pág. 10.

(22) Idem, n.º 799, de 1 de Abril de 1921, pág. 107.

(23) Idem, n.º 658, de 16 de Maio de 1915, pág. 156.

(24) Idem, n.º 741, de 1 de Novembro de 1918, pág. 323 a 325.

(25) Idem, n.º 827, de 1 de Junho de 1921, pág. 128.

(26) Idem, n.º 806, de 16 de Julho de 1921, pág. 215.

(27) Idem, n.º 86, de 16 de Julho de 1891, pág. 213.

(28) Idem, n.º 180, de 16 de Junho de 1895, pág. 177.

(29) Informação do sr. Guerra Maio.

Sociedade «Estoril»

O sistema de agulhas da estação do Cais do Sodré vai ser dotado com uma instalação complementar

A Sociedade «Estoril» enviou à Imprensa diária a seguinte nota, que foi publicada no dia 23 de Julho e passamos também a arquivar nas nossas colunas:

«Após os dois acidentes verificados em 26 de Janeiro e 23 de Fevereiro do ano findo, nas agulhas da Estação do Cais do Sodré, tomaram-se as precauções necessárias para eliminar as causas apontadas nos dois inquéritos que a Sociedade «Estoril» mandou realizar, um dos quais por especialistas propositadamente chamados para tal efeito. Por outro lado encomendou-se a instalação complementar, que foi julgada aconselhável, e que deverá embarcar ainda este mês, para imediatamente se proceder à sua montagem.

Entretanto nenhuma daquelas precauções afectou a comodidade do público e a própria circunstância de não ter havido mais acidentes, da mesma natureza, parecia confirmar que não tinha de se descobrir, para os anteriores, qualquer outra causa.

Sente, porém, a Sociedade «Estoril», em sua consciência, que, perante o acidente produzido em 14 do corrente, não pode atribuí-lo a uma causa determinada, enquanto esta não tiver sido revelada por um terceiro inquérito que mandou fazer.

Novas e mais radicais precauções tiveram, por isso, de ser tomadas para evitar por completo a repetição de semelhantes ocorrências, precauções que terão de ser mantidas até à definitiva solução do problema, o que a Sociedade «Estoril» julga poder afirmar que sucederá em breve.

Pelo que se refere ao trágico desastre da Gibalta, os estudos e trabalhos de conjunto, para o definitivo arranjo do local ainda não permitiram o restabelecimento da circulação dos comboios nesse troço de uma das vias».

Engenheiro Cancela de Abreu

Por lapso, aliás, infundido em informação alheia às dos nossos serviços redactoriais, atribuímos ao engenheiro sr. Cancela de Abreu, na nossa reportagem de 1 de Julho findo, acerca da assembleia geral da C. P., a situação de ex administrador daquela Companhia, quando o que é verdade é que sua Ex.ª nunca nela teve qualquer cargo administrativo. Como nos cumpre, aqui deixamos a indispensável rectificação.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Foi instituída nos E. Unidos «a semana do riso». Jimmy Durant foi coroado «Rei do Riso». Escritores e humoristas realizaram um banquete durante o qual soltaram gostosas gargalhadas...

(De *Cahiers du Monde Nouveau* — Lyon)

Cresce em Borneo a «planta-relógio» que, sob a acção dos raios solares, as três folhas que cada ramo apenas contém oscilam com movimentos regulares exactamente como os ponteiros dum relógio. A folha maior endireita-se e volta a descer dando uma volta completa em quarenta e cinco minutos. É uma recente descoberta do naturalista Jorge Surgried.

(Da revista *Agricultor Austral* — Santiago do Chile)

Enquanto esteve cumprindo vinte anos de prisão na Penitenciária de Pittsburgh, André Toti construiu uma mesa de complicado mosaico composta de cerca de oito mil peças diferentes de madeira de doze espécies diversas.

(Do *Daily* — New York)

Diz um explorador que nas ilhas do Fidjã, no Pacífico, a cabeça humana é considerada sagrada. Qualquer residente poderá espancar outro em várias partes do corpo, mas se lhe bater na cabeça será condenado à morte.

(Do *Lisez-Moi Aventures*)

O naturalista Tomas Harris, de N. Jersey, conseguiu produzir em laboratório rãs do tamanho de moscas, alimentando-as exclusivamente com extractos de glândulas.

(Do semanário *Cronaca di Trieste*)

O professor Carlos Knip demonstrou há pouco que os pensamentos irradiam ondas, com as quais podemos exercer influência sobre outras pessoas. Da maneira como conseguimos influenciar o vosso semelhante depende o sucesso da nossa vida.

(Da *Revue Métaphysique* — Paris)

Em Tanganika, o dr. Jorge Harschet, descobriu recentemente certa espécie raríssima de «pirilampo-sinaleiro». O insecto projecta permanentemente uma luz verde interrompida de maneira intermitente por jacto de luz vermelha.

(Da revista *Ateneia* — Chile)

Inaugurou-se em Cleveland, no Estado de Ohio... um poste sobre o qual se vê este letreiro «Back Scratcher for humano» (Coçador de costas para pessoas). O poste tem as esquinas enrugadas para melhor coçar as costas dos transeuntes. E tem fregueses às dezenas diariamente.

(Do semanário *Bicolor* — La Paz)

Existe nos E. Unidos um automóvel para cada 5 pessoas, e uma banheira para 6...

(Da revista *American Automobile*)

Na exposição escandinava «Construir Melhor» realizada em Estocolmo, exibiu-se a estrutura duma casa dinamarquesa cujo telhado é armado no solo e vai subindo, andar por andar, à medida que estes são construídos, até ser colocado definitivamente no remate.

(De *Roumanic* — Bucareste)

Um vitelo com duas cabeças que nasceu em Randers há quatro meses foi enviado de avião para Londres a fim de ser examinado por veterinários ingleses. As cabeças são perfeitamente normais e utiliza ambas as bocas para se alimentar.

(De *Tribuna de Zapican* — Uruguai)

O barítono italiano Stabili vai processar o jornal *Europeo* porque o respectivo crítico deu-lhe mais dez anos de idade do que ele tem. Comentando a recente representação no Scala da ópera «Falstaff», o crítico declarou que Stabili, que desempenhou o papel de protagonista, «já fizera 70 anos».

(De *Lettere Meridionale* — Teranto)

O administrador da «Caminhos de Ferro Chicago and Eastern» recebeu a seguinte carta: «Há anos viajei sem pagar bilhete num dos seus comboios. Hoje estou envelhecendo. Quero ficar com a consciência limpa». E juntava à carta duas notas de um dólar.

(De *Rails et Routes* — Paris)

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 158 - LISBOA TEL 62177 LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATERIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES



ENAE

Fabris nacional



LEIRIA e o seu histórico castelo, cuja primeira pedra foi lançada por D. Afonso Henriques

Bucólica pescaria na Foz do Liz

em Vieira de Leiria

OS dias tórridos que assolaram a segunda semana de Julho levaram milhares de pessoas em busca de refrigério junto dos areais húmidos das praias e da relva verde do campo. Por isso, no domingo, dia 13, as magníficas estradas de Portugal eram poucas para tamanho rodopio de veículos em correria veloz. Bem dizem as pessoas mais idosas que, em Portugal, nunca se viajou como agora. Sejam os mais endinheirados com os seus luxuosos Dodges e Buicks, sejam os da classe média com os Volkswagens e os Renaults, sejam ainda os operários e trabalhadores, em grupos excursionistas, rolando país fora em espaçosas e alegres caminhetas — todos viajam e se recreiam. O nosso país, goza, pois, de condições invejáveis no viver actual. E bom é, porque, quando há alegria e o povo folga, a Nação tem saúde e vigor.

Nesse domingo fizemos também parte da caravana imensa. Partimos, às seis da manhã, de Lisboa com destino a Vieira de Leiria para assistir e tomar parte numa festa típica, de agrado sem igual para os que se deleitam com a Natureza e os seus caprichos.

Esperava-nos uma farta pescaria na Foz do Liz, oferecida a mais de 500 convidados pelo conhecido

Comendador Albano Tomé Fêteira, industrial a quem a região de Leiria deve muito da sua pujante prosperidade.

Da Costa do Sol eram algumas dezenas de convidados. Seguimos no carro do nosso distinto amigo Wenceslau Guerra, industrial em Parede, que se fazia acompanhar por sua esposa e filho. Os carros mais vizinhos eram os do Sr. Fernando Henrique de Sousa, ilustre membro da Direcção do Banco Espírito Santo, e o do Sr. Jaime Furtado dos Santos, conhecido comerciante em Lisboa, e que também eram acompanhados por suas esposas.

A viagem pelo alvorecer da manhã foi encantadora, pois dava-se a singular coincidência de o Sr. Wenceslau Guerra ser oriundo de Vieira de Leiria e, portanto, apaixonado pela sua terra, pelo seu desenvolvimento material e pelo seu povo, por quem é sobremaneira estimado. Foi-nos mostrando a Nazaré, alcandorada sobre as falésias de rocha corroída e de praia tão plácida, com um azul de transparência inexcédível; além, a propósito daquele lugarejo, contou-nos uma lenda e evocou a figura do escritor regionalista Loureiro Botas; já além da Marinha Grande, apontou-nos um costume pitoresco e interpretou-nos alguns ditos saborosos da genuína dialéctica local. Viagem de ilustração e

recreio, enquanto o seu espaçoso e moderno Chevrolet não penetrou no famoso pinhal de Leiria que nos evoca páginas idas da nacionalidade lusa.

Eis-nos em Vieira de Leiria. Alteiam-se as chaminés das grandes instalações fabris dos Fêteiras, tão prestimosos industriais como filantropos. Os convidados às centenas seguem para a Foz do rio. Entre eles, o nosso redactor Prof. Vidal de Caldas Nogueira.

A pescaria, colorida e típica, era digna das tintas dum aguarelista. Aí, a um quilómetro da Foz, os pescadores atravessaram no rio uma rede, caindo duma esteira em fita horizontal sobre as águas. Dum lado e doutro, alguns homens de peito nú, mas alegres da faina, iam puxando lentamente, rio abaixo, a jeito de barqueiros do Volga, vedando a passagem ao peixe. Mesmo na Foz era atravessada outra esteira em iguais circunstâncias. Ia estabelecer-se o cerco cada vez mais cerrado. Os barcos, repletos de entusiastas, caminhavam no encalce da rede. De quando em quando, o peixe, especialmente a taíinha, esguia e prateada, lampejava fora de água e, na busca desesperada de transpor a rede para a outra banda, caía indefesa sobre a esteira. Logo a apanhavam em franco regozijo! Cantou-se, tiraram-se fotografias, tomou-se banho, fez-se realmente desporto e ganhou-se um apetite devorador para o almoço que nos esperava.

Debaixo do vinhedo, latadas densas de uva verde, mas corpulenta, estendia-se uma filada enorme de mesas, de arranjo regional. O almoço, da caldeirada ao leitão, regado de soberbos vinhos, deu a prova de doutoramento em gastronomia ao Sr. Comendador Albano Fêteira. Bailava no ar a música duma bela orquestra e o vocalista conseguiu roubar aplausos. Além da música, o ambiente sorria com a presença alegre e gentil das senhoras.

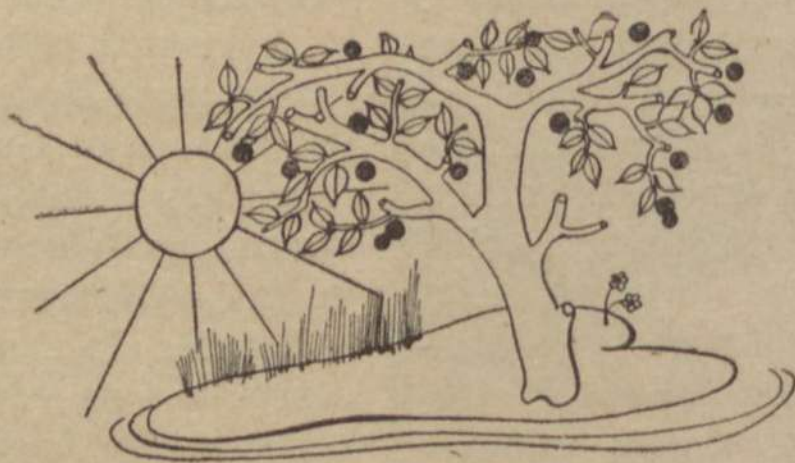
Entre as cinco centenas de convidados das me-

lhores categorias sociais temos o prazer de distinguir, além dos já citados, os srs. governador civil de Leiria, deputados drs. Manuel Magalhães Pessoa, Moura Relvas e Carlos Mantero; drs. Amândio Pinto, Manuel Gonçalves Monteiro, inspector superior das Alfândegas Ultramarinas; Rafael Lisboa, conservador do Registo Predial de Leiria; Domingos Garcia, despachante oficial das Alfândegas; Mateus Martins; desembargador Pinheiro da Costa, coronel José Pereira Pascoal, capitães Duarte Campos, comandante da P. S. P. de Leiria; António Faria Pais e José Silva Mendes; Manuel Marques Esparteiro, professor; Vítor Galo, presidente da Câmara Municipal da Marinha Grande; Manuel Henriques, eng.º Azevedo Monteiro, director de Estradas do Distrito de Leiria; e outras individualidades.

No final, aos brindes fez-se menção do curioso e simbólico monumento que sobressaía mesmo ao lado da filada de mesas: um monólito de granito em que um grupo de admiradores de Albano Fêteira mandou esculpir um tronco de pinheiro, carnudo e forte, donde brota a essência da resina, como do coração do Comendador jorra a modesta bondade que todos lhe admiram. É lá gravada a legenda: «Ao Comendador Albano Tomé Fêteira, em nome dos milhares de amigos que, desde há quarenta anos, aqui tem recebido com fidalguia e modéstia impressionante — 26-8-1951».

Albano Fêteira, simples como sempre, rijo de iniciativa como o aço que transforma para as suas limas e transparente de carácter como o vidro que molda em suas fábricas, era agora abraçado por todos, que se despediam pelo descer da tarde.

E os pobres das redondezas, como as instituições de assistência locais, que tanto têm beneficiado da sua generosidade, iam receber todo esse amontoado de peixe que acabava de ser recolhido nesta festa, a todos os títulos inesquecível.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Agosto de 1902)

Construção da linha de Vendas Novas

Na extensão de proximadamente 70 kilometros segue o ramal de Vendas Novas, entroncando na linha de Leste ao kim. 56,400 entre Sant'Anna e Reguengo, e na linha do Sul, na estação de Vendas Novas.

Ligando as linhas do Sul e Sueste, á rêde de todo o paiz, vae esta linha quebrar o isolamento em que se encontravam duas das mais esperançosas provincias de Portugal já hoje ricas nos seus importantes productos agricolas; mas que a despeito dos seus terrenos feracissimos não tinham condições de desenvolvimento por lhe escassearem os elementos de transporte rapido e economico para os seus naturaes mercados.

Não é porém só esta transversal destinada á transmissão nos dois sentidos do trafego de qualquer das linhas a que directamente a liga, mas a fomentar o trafego local, que certamente accudirá da região que atravessa; e muito especialmente do valle do Sorraia, abundante de azinhaes e sobreiraes e de vastas campinas de cereaes.

Examinando-se a topographia do terreno atravessado se reconhece que esta linha é onerada com as consequencias de atravessar diversos valles e entre os quaes a todos sobreleva o vale primario do Tejo.

D'aqui, uma série de obras d'arte importantes sendo além d'ellas grande o numero d'aqueductos ou obras correntes.

Enumerando successivamente as pontes, temos:

Valla d'Azambuja, 4 tramos — extensão total	144, ^m
Tejo, 14 „ — „ „	840, ^m
Valla de Muge 3 „ — „ „	100, ^m
Ribeira de Magos, 1 „ — „ „	10, ^m
„ do Sorraia, 3 „ — „ „	100, ^m
Campo do Sorraia, 4 pontes de „ „ „	30, ^m
„ „ 1 „ de „ „ „	10, ^m
Ribeira de Lavre, 1 tramo de „ „ „	30, ^m
„ de Canha, 1 „ de „ „ „	30, ^m

Esta successão de vallas determina um movimento de terras relativamente importante, que na totalidade attinge um milhão de metros cubicos.

E' notavel pela sua extensão o aterro dos Campos de Vallada com o cubo de 200.000,^{m²} e a extensão de 3.500,^m, e o aterro da Romeira na encosta de Coruche, que attinge a cota de 18,^m.

As condições locaes e as de exploração, determinaram a situação das estações e apeadeiros, que são:

Estação do Setil — Entroncamento na linha do Norte.	
„ de Muge „ „ „	kim. 7
Apeadeiro de Marinhaes „ „ „	12
„ da Fajarda „ „ „	28
Estação de Coruche „ „ „	32
Apeadeiro da Quinta Grande „ „ „	35
Estação de Lavre „ „ „	51
„ de Canha „ „ „	58
Apeadeiro do Vidigal „ „ „	67

Estação de Vendas Novas — Estação commum.

O traçado da linha está estudado em condições de declives reduzidos, não attingindo 12 ^m/_m as curvas de raio, superior a 400,^m limites que em pequenas extensões são empregados.

A alteração do traçado primitivo não permitia a utilização de bastantes trabalhos já executados.

A linha mede 69089,73 metros, apresentando a planta:

em recta. „ „ „	39.441,90 metros
em curva „ „ „	29.647,83 „

e o perfil:

em rampa „ „ „	33.385,78 metros
em declive „ „ „	16.396,69 „
em horisontal „ „ „	19.308,26 „

Com excepção da ponte sobre o Tejo, que é construida por empreitada pela casa Fives-Lille, os trabalhos estão sendo executados por administração por conta da Companhia Real, tendo attingido grande desenvolvimento.

Estão já empregados nas terraplanagens e obras d'arte cerca de 1.200 operários, no Setil, em Muge, Marinhaes, Coruche e Vendas Novas.

Selvagerias

Repetem-se com frequencia os attentados contra os comboios em marcha. Ou são uns pastores que se exercitam em atirar pedras contra as carruagens partindo-lhes os vidros e ferindo os passageiros, ou outros depravados e cobardes graciosos que fazem fogo de revolver contra os comboios, fiados na impunidade, visto que não está em uso pararem esses comboios para sahirem os passageiros a acossar a tiro os que se entregam a tão extravagante sport.

A's vezes não ficam por ahi nem se limitam aos exercicios sobre alvo movel, pretendem a emoção dos descarilamentos.

Querem commoções fortes e provocar tragedias. Lançam na linha grandes pedras, ou travessas, arrastam até os proprios carris que cruzam com os da via.

Ainda ha pouco no Norte, teve de parar um comboio que chocou contra travessas postas intencionalmente sobre os carris a provocar uma d'estas scenas num comboio de passageiros.

Continuando as cousas assim, sem castigos severos e sem uma correcção efficaz que servisse de exemplo ha-de aperfeiçoar-se este interessante passatempo, empregando-se o dynamite para cortar carris, ou romper as vigas dos pontões.

O sr. procurador régio junto da relação do Porto expediu uma circular aos delegados chamando-lhes a attenção para tão frequentes attentados contra a segurança pública, e recommendando-lhes toda a severidade nos processos crimes instaurados em virtude d'essas selvagerias.

Receiamos todavia que isto seja insufficiente. Para uma doença nova, remedio novo.

Os attentados multiplicam se em varios pontos. Nas linhas do Norte e Leste, Oeste e Beira Baixa; nas do Minho e Douro. E' doença epidemica.

Não seria má prática que os comboios levassem agentes de policia especialmente incumbidos de averiguar d'estes crimes, agentes que fazendo signaes ao machinista fizessem parar os comboios pouco longe do local do attentado.

Com os meios de acção das justicas ordinarias, a não ser que venham a lynchar algum d'estes malvados, julgamos pouco efficaz o processo.

Fiados na impunidade continuarão a praticar e aperfeiçoar os seus exercicios até que, em qualquer dia, surja um dêsses desastres que subressaltam a opinião publica, algum descarrilamento que custe numerosas victimas, e obrigue as companhias a consideraveis despesas.

Se tivéssemos voto na matéria, não hesitaríamos em propôr a adopção dos seguintes meios:

1.º Dar um prêmio pecuniário importante por cada prisão effectuada com provas irrefutaveis, dos apedrejadores e descarriladores dos comboios.

2.º Incumbir o corpo da fiscalização dos impostos d'este serviço de policia.

Era bem mais util do que a fiscalização da isca.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Resposta pouco agradável

EM 27 de Junho, envíamos à administração Geral dos C. T. T. um ofício no qual comunicámos que, em 4 de Maio, pessoa amiga depositára um telegrama na estação dos Restauradores, o qual não havia chegado ao seu destino.

Em 3 do mês seguinte recebemos, assinado pelo sr. chefe de Repartição um impresso que diz assim: «Para cumprimento das disposições regulamentares em vigor, e afim de darmos expediente à reclamação de V. Ex.^a de 27-6-52, solicito a remessa dum documento no qual o destinatário do telegrama nela referido declare que o não «recebeu», etc., etc.

No dia 4, ou seja no próprio dia em que recebemos o tal papelinho, informámos que fizemos a comunicação de tal facto afim de evitar fazer-lhe referência na nossa Revista e lamentando que não tivessem acreditado na comunicação feita.

Pois acabamos de receber dos C. T. T. o seguinte ofício:

*À Gazeta dos Caminhos de Ferro
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA*

Em seguimento do meu ofício n.º 6118, de 3-7-52, e como resposta à carta de V. Ex.^a, de 4 do corrente, esclareço que estes Serviços não põem em dúvida a vossa boa fé quanto à reclamação apresentada em 27-6-52 por falta de entrega dum telegrama.

Simplesmente, conforme foi dito a V. Ex.^a no citado ofício 6118, as disposições regulamentares em vigor determinam que nêstes casos o destinatário do telegrama declare que o não recebeu, para que essa declaração possa servir de bases às averiguações a efectuar.

Trata-se do cumprimento duma formalidade que não pode ofender os usuários, tal como os não ofende o cumprimento de tantas outras que, apreciadas pela forma como V. Ex.^a julgou esta, poderiam ser tomadas como ofensas directas a cada um dos indivíduos a quem são exigidas.

Quanto à ameaça velada, feita por V. Ex.^a, de noticiar o facto que provocou a vossa reclamação, devo frizar que, mesmo no caso da reclamação ter fundamento, o conhecimento público dum erro dos seus funcionários, ou deficiência de qualquer género, não pode desprestigiar nem envergonhar esta Administração Geral, que é a primeira a aconselhar os utentes a reclamarem quando se sintam lesados e a publicar as estatísticas dos erros cometidos que, valha a verdade, são poucos, proporcionalmente ao volume do tráfego.

Aproveito o ensejo para enviar a V. Ex.^a os meus cumprimentos. A Bem da Nação. Pelo Chefe da Repartição — (a) F. Pedro da Silva.

Não percebemos onde está a ameaça velada da nossa parte, pois, se quisessemos, bastas vezes poderíamos apresentar reclamações por faltas dos C. T. T., as quais muitos aborrecimentos nos trazem.

Depois de tudo isto, temos que acabar por pedir

desculpa ao ilustre chefe de Repartição de o termos incomodado com uma reclamação que não é velada. A força das circunstâncias obriga-nos a ficarmos por aqui...

* * *

Com esta mania de ajudar a endireitar o que está torto acabaremos por pedir desculpa de termos razão. E assim se resolvem os assuntos.

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telet. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5

End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 21868

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

I

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

SE foi o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, efectuado em Roma, que me levou a publicar a minha primeira obra turística, que apresentei o ano passado sobre a Itália, não é menos verdade que o XI Congresso, realizado em Madrid em 1930, me facilitou conhecer um pouco a vida da Espanha. Mas foram a guerra civil, de 1936, que me levou, deabalada, até às trincheiras nacionalistas e a missão de que me encarregou o falecido conselheiro Fernando de Sousa, na distribuição de material sanitário aos hospitais, principalmente ao da cidade Universitária de Salamanca, antiga capital do reino de Leão, que me proporcionaram um contacto mais íntimo com a alma de Espanha.

Mas antes dessa missão, outra, de maior vulto, me levou ali, precisamente quando, a 18 de Julho do mesmo ano, se sublevaram, em Marrocos, as tropas do então general Francisco Franco.

* * *

A Espanha, país ideal, de tantas recordações e de tanta vida, atravessou uma crise enorme. Essa crise arrastou-a ao descalabro de uma guerra civil, que as massas populares desenvolveram, apossando-se das armas, do governo e do dinheiro da nação.

Nos últimos anos que antecederam a guerra civil os governos que não tinham bem seguras as rédeas do poder, deixaram-se arrastar por uma onda bolchevista que, embora, falha de ideias generosas, foi minando os espíritos ao ponto destes perderem o equilíbrio e se entregarem aos maiores e mais vis crimes, que bem merecem a repulsa dos que trabalham e daqueles que tinham obrigação de tomar o seu lugar dentro da sociedade, para que essa onda criminosa não mais se pudesse alastrar tirando a vida a quem, honestamente ou por imposição das leis, tenha de ocupar um alto posto no seu país.

Era já bem sangrenta a história de Espanha, após a implantação da 11.^a República e essa nova página

veio enlutar a boa gente espanhola, que nada quis e nada quer com assassinos a soldo da Rússia.

Actuei como defensor nacionalista desde os primeiros momentos da sua guerra civil. Não posso deixar de inserir alguns episódios dos quais eu fui, por vezes, protagonista. Amigo pessoal de Calvo Sotelo, chefe do grupo parlamentar da «Renovacion Española», é em homenagem à sua memória que tenho de recordar o início daquela sangrenta desordem que enlutou o país vizinho para meio século.

José Calvo Sotelo nasceu em 6 de Maio de 1893, na povoação galega de Tuy. Estudou nos Institutos da Corunha e de Leigo, e nas Universidades de Saragoça e Madrid, formando-se em Direito Civil e Canónico, com altas classificações. Em 1914 ingressou, por concurso, no quadro do Ministério da Justiça; em 1916 no Corpo de Advogados do Estado e em 1919 no professorado da Universidade Central.

Filiou-se muito novo nas Juventudes Mauristas e foi deputado pela primeira vez em 1919. Em 1921 foi nomeado governador civil de Valência, e em 1925 o general Primo de Rivera confiou-lhe a pasta das Finanças, na qual se conservou até quase ao final da Ditadura. Durante quatro anos exerceu uma acção intensa, criando o monopólio dos petróleos, reformando o sistema bancário e tomando medidas no sentido de defender a moeda. Publicou alguns livros de Direito e, após a morte do grande general Primo de Rivera, lançou um livro com o título «Apontamentos sobre a Ditadura».

Após a proclamação da República, ausentou-se de Espanha, tendo residido alguns meses em Lisboa e, seguidamente, em França.

Autorizado a regressar ao seu país, foi eleito deputado, defendendo com energia, no Parlamento, a obra da Ditadura riverista. Depois foi o «leader» parlamentar da «Renovação Espanhola», em substituição de Goiecochea, que perdera o seu lugar nas Côrtes.

Calvo Sotelo era um homem enérgico, valente e



CIUDAD RODRIGO - Os médicos do Hospital de la Pasion acompanhados do seu director Dr. Ernesto Sanches

dotado de superior inteligência. Suprimindo-o, as esquerdas extinguiram uma voz forte, sempre pronta a denunciar e condenar os seus desmandos criminosos.

Pois foi este espanhol ilustre assassinado de uma maneira feroz por um bando de guardas de assalto, que, chefiados por um oficial comunista, requisitou o carro n.º 17 e com ele se dirigiu às primeiras horas do dia 13 de Julho ao domicílio deste deputado monárquico no n.º 89 da Rua Velasquez.

O oficial e três guardas subiram ao andar onde morava o chefe da «Renovacion Española». Bateram à porta, mas o deputado, que saltara da cama, recusou-se a abri-la. Em vista disso, o oficial ameaçou arrombar a porta, não se esquecendo de acrescentar, para dar fôrça à ameaça, que, em baixo, se encontrava um camião cheio de guardas. Sotelo foi à janela certificar-se e viu o veículo. Em todo o caso, ainda telefonou ao guarda-portão, para que este verificasse se se tratava de guardas de assalto autênticos. Foi-lhe respondido que, de facto, os guardas e o camião tinham toda a aparência de serem oficiais.

Então, o deputado resolveu abrir a porta. O oficial e os guardas, todos de pistola em punho, entraram de roldão. O capitão declarou a Sotelo ter ordem para se vestir, licença que os guardas concederam, mas acompanhando-o ao quarto.

Ainda desconfiado, Calvo Sotelo tentou telefonar ao Presidente das Côrtes, mas um dos guardas tirou-lhe o telefone das mãos. A esposa, depois deste seguir viagem, lavada em lágrimas, correu ao telefone e contou o que se passava a um amigo de Sotelo.

Nada havia que justificasse a sua prisão e nenhuma ordem aparecia do Governo, pois encontrava-se Sotelo dispensado de qualquer mandato de captura por a sua qualidade de deputado de tal o isentar.

Conclusão: Calvo Sotelo foi raptado e assassinado miseravelmente por Victoriano Cuenca, com vários tiros na nuca, no mesmo dia em que foi preso.

Estava, pois, em marcha a guerra civil.

A situação do país vizinho era verdadeiramente

difícil. Basta dizer-se que, nas escolas havia sido adoptado um livro de problemas, que inseria prosa como esta: «Temos presos 275 patrões, 9 generais, 64 comandantes e oficiais, e 30 padres e frades. Para os executar, dispomos de 18 pistolas carregadas com 6 cartuchos cada uma. Sorteando os presos na sua correspondente percentagem, quantos nos ficarão para executar no dia seguinte de cada categoria?».

Recordemos os acontecimentos sangrentos de 1934 e o que se passou nas Astúrias, onde as tropas governamentais fizeram a apreensão de alguns milhares de espingardas aos comunistas revoltosos que praticaram ali as maiores atrocidades. Entre estas a de um sacerdote que foi colocado numa árvore e obrigado a estar em cruz sob o fogo dos canhões e das espingardas dos rebeldes, os quais o ameaçavam de morte caso baixasse as mãos. Logo que caiu desmaiado, mataram-no e colocaram-no na montra de um estabelecimento, com o ventre aberto e a cabeça cortada, tendo aos pés um letreiro que dizia: «Vende-se carne de porco». Um frade foi atado com correias e regado com gasolina, e largaram-lhe fogo em seguida.

Os dirigentes da Espanha nesse momento não quiseram acreditar nos actos ferozes dos comunistas que, por informações, lhes chegavam ao conhecimento, motivo por que às Astúrias foram pessoalmente certificar-se de tantas barbaridades.

Não tenhamos dúvida de que a Espanha vivia de baixo de uma atmosfera vermelha.

Mataram Calvo Sotelo, e a seguir rebentou a guerra civil que tantos mortos causou por toda a Espanha. Viveram-se horas de ansiedade naquele simpático país de tanta alegria e de tanta vivacidade.

Outra simpática figura vimos desaparecer estupidamente e no momento em que faziam falta as grandes cabeças. Refiro-me ao heróico general Sanjurjo, cuja morte se deu na marinha de Cascais, na tarde de 20 de Julho de 1936.

(Continua)



VICTÓRIA — Edifício nacionalista cuja guarda era feita por Vascos, homens com mais de 60 anos

PASSAGENS DE NÍVEL

Inventou-se na Alemanha Ocidental um «raio da morte» destinado a evitar desastres nas passagens de nível sem guarda

Os caminhos de ferro alemães ocidentais vão fazer experiências com um «raio da morte» electrónico, destinado a permitir aos maquinistas fazer parar os automóveis e assim evitar os acidentes em 20.000 passagens de nível sem guarda.

Afirma-se que o aparelho, inventado por um mecânico de Kiel, permite ao maquinista transmitir impulsos eléctricos, que são captados por um mecanismo instalado no automóvel e que acendem uma luz de aviso no quadro do automobilista.

Um segundo sinal produz um som agudo e, caso seja necessário, o maquinista poderá cortar a corrente eléctrica ao automóvel e paralisá-lo.

Em 1951 perderam-se mais de cem vidas em acidentes ocorridos nas passagens de nível.

CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

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

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



Domingos de Lisboa

MUSEU NACIONAL DE ARTE ANTIGA

(RUA DAS JANELAS VERDES)

NUNCA se dê por mal empregado o tempo que se passa a admirar uma obra de Arte.

O nosso primeiro Museu (fundado em 1884) guarda, no ambiente acolhedor, luminoso e sereno das suas salas, obras raríssimas de pintura, ourivesaria, cerâmica, tapeçaria, etc., dos melhores Mestres e das melhores Escolas. O «Político» de Nuno Gonçalves, o «S. Jerónimo» de Dürer, a «Tentação de Santo António» de Hieronymus Bosch, a «Custódia de Belém» de Gil Vicente, são obras primas dignas dos mais categorizados museus do Mundo.

O próprio palácio onde o Museu se encontra instalado, que foi pertença do Conde de Alvor e mais tarde do Marquês de Pombal (sem esquecermos a parte nova edificada pelos Arquitectos Rebelo de Andrade), é uma construção da 2.^a metade do sec. XVII, digna de ser contemplada e admirada.

PATENTE AO PÚBLICO TODOS OS DIAS, EXCEPTO ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DAS 11 ÀS 17 HORAS.
ENTRADA GRATUITA AOS DOMINGOS E QUINTAS-FEIRAS.
NOS OUTROS DIAS: 2\$50.

PASSAM JUNTO DESTA MUSEU:

ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS 18-18B-19



COMPRAR! O PROBLEMA DIFÍCIL DE TODOS. RESOLVA-O V. EX.^a COM FACILIDADE, ECONOMIA E BOM GOSTO, COMPRANDO A METRO TODOS OS ARTIGOS PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES, OU DECORANDO A SUA CASA NA

SOCIEDADE DE TAPEÇARIAS, L.^{DA}

ESTOFADORES E DECORADORES

RUA AUGUSTA, 126-130

Telefone 26669

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. 2 1321/4

Caldas da Cavaca (AGUIAR DA BEIRA)

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

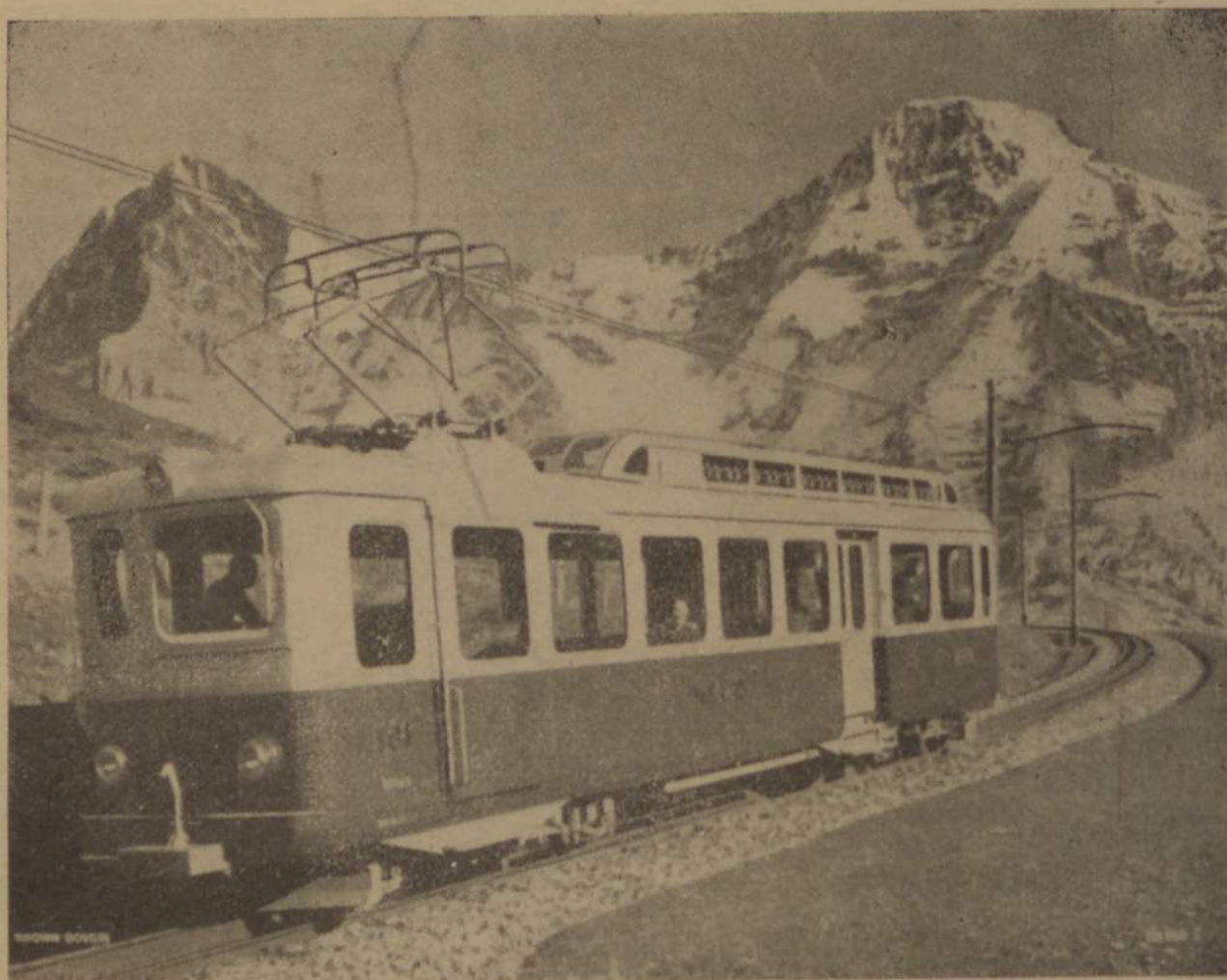
Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA** — Aguiar da Beira, ou pelo Telefone n.º 6126

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOWERI

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

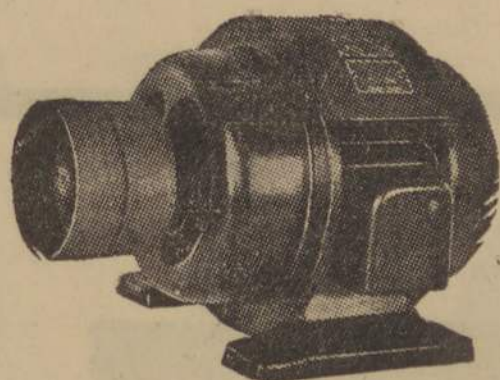
ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A

P O R T U G A L



MOTORES ELECTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada Marquez de Abrantes, 13

Telef. 60331

L I S B O A

NOGUEIRA, Limitada



L I S B O A:

R. dos Douradores, 107-1.^o

Telef. PBX 21381-82

P O R T O:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILIERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

**Sociedade Portuguesa de Fretamentos,
Limitada**

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

TELEFONES { 6 5166
6 5167
6 4026 } **L I S B O A**

TELEGRAMAS "FRETAMENTO"



BROKERS exclusivos da:

**Sociedade Geral de Comércio,
Indústria e Transportes, S. A. R. L.**

ARMADORES DE NAVIOS

[L I S B O A]

(221.700 T. D. W. APROX.)

TOSSE?

