

11.º do 65.º Ano

Lisboa 16 de Agosto de 1952

Número 1552

# 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

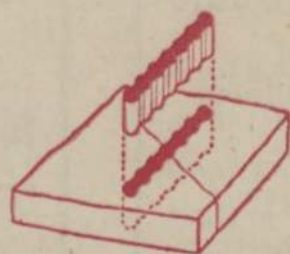
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

### REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

Mais uma peça de um grande navio  
português reparada pela METALOCK!!!

APENAS EM  
6 HORAS!!!



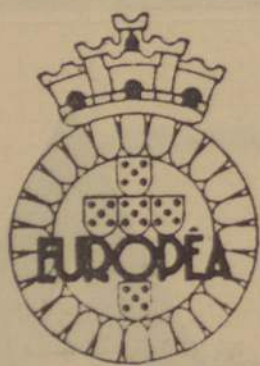
**METALOCK**

(PORTUGAL), L.<sup>DA</sup>

Praça da Alegria, 58, 3.º-Letra D.—Telefone 35231

L I S B O A





# COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

## ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

### HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-  
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR  
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

## MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

### COMPANHIA DE SEGUROS

RECOMENDADA PELA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO

### SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º Esq.—LISBOA

TELEF. 2 5364 - 5

## Os tubos de fibrocimento

### CIMIANTO

SÃO OS MELHORES CONDUTORES DE  
ÁGUA PARA ALIMENTAÇÃO E REGA

- \* Inteiriços, resistentes e homogêneos
- \* Inalteráveis e de duração ilimitada
- \* Leves, fáceis de transportar e colocar
- \* Diâmetros absolutamente uniformes
- \* Junta simplíssima, rápida e segura
- \* Económicos pela facilidade de transporte,  
montagem e eliminação dos gastos de  
conservação.

Consultas à

### Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS—Av. Fontes Pereira de Melo, 14—LISBOA

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA

Telef. ALHANDRA 62

## SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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 sífilis — 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.

ANÁLISES CLÍNICAS

## Vai viajar?

LEVE O

### Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,  
muito actualizado



# 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

# 1552



## 16—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

REVISTA QUINZENAL



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.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTÊS  
Escritor AQUILINO RIBEIRO  
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO  
Eng.<sup>o</sup> Aux. GALRINHO ORLANDO PERNES



S U M A R I O

O Arsenal do Alfeite e a indústria da construção civil . . . . .	219
Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .	221
D. Gabriel Uriguën . . . . .	221
O desastre do morro da Gibalta . . . . .	222
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS . . . . .	224
Caminhos de Ferro Espanhóis . . . . .	225
Linhas Portuguesas . . . . .	226
Há 50 anos . . . . .	226
Engenheiro Fernando Arruda . . . . .	226
Engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves . . . . .	226
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS . . . . .	227
Parte Oficial. . . . .	229
Liquidação da garantia de juros das linhas férreas portuguesas . . . . .	229
Recortes sem comentários . . . . .	230



# O Arsenal do Alfeite

## e a indústria da construção naval

O Conselho da Administração do Arsenal do Alfeite enviou-nos um exemplar do Relatório e Contas referentes às suas actividades no ano de 1951.

É sempre com o maior interesse que lemos os Relatórios do Arsenal do Alfeite, pois colocando-nos em frente não apenas de números mas, também, de factos que muito honram as actividades nacionais, a competência dos nossos engenheiros e as aptidões dos nossos operários, defendem a necessidade de se dar à construção naval possibilidades de desenvolvimento mais amplo, concedendo àquele organismo industrial de Estado a modificação do seu regime administrativo.

Continuando a insistir nessa modificação, o Relatório abre, assim, as suas considerações:

«Para os poucos que tenham lido os relatórios que a Administração do Arsenal do Alfeite tem publicado desde que em 1939 foi criado este organismo industrial do Estado, julga-se ter exuberantemente demonstrado a necessidade da modificação do seu regime administrativo para o caso de se não querer utilizar um estaleiro de construção e reparação naval sem as verdadeiras características industriais, evidentemente única forma de tornar económica a sua exploração, quer no aspecto financeiro, quer no técnico. Por isso, parece extemporâneo voltar-se ao assunto tantas vezes debatido e, pacientemente, vai-se aguardando que as circunstâncias permitam a modificação desse regime, conforme se tem anunciado e ainda ultimamente se fez referência com a publicação do Decreto-Lei n.º 38.527, de 24 de Novembro último.»

Segundo o modo de ver do ilustre Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, o estudo das possibilidades da manutenção da indústria de construção naval em Portugal tem de ser encarado da mesma forma como se procede para qualquer indústria metalo-mecânica existente no País, por isso que um estaleiro de construção naval de ferro não é mais do que uma das suas modalidades.

Sabe-se, pois, de antemão, que a principal matéria na laboração — o ferro — não é produzida entre nós e que outros produtos nele empregados, tais como ferros e amanas, tubagens não fundidas, as mais importantes aparelhagens eléctricas e de navegação, etc., bem como as máquinas propulsoras e auxiliares, têm igualmente de ser importadas.

Mas essa circunstância, acrescenta, seguidamente, o Relatório, não obsta a que na construção de navios se apliquem, em proporção relativamente importante, alguns materiais puramente nacionais ou de tal forma nacionalizados que assim devem ser considerados.

Esses materiais são as madeiras, as tintas, os condutores e várias aparelhagens eléctricas, os trabalhos de ferro fundido e de aço vazado, as mobílias, as ornamentações, etc..

Também é de considerar o valor da mão-de-obra, pois a construção de um simples navio de cabotagem costeira exige imediatamente o emprego de algumas dezenas de homens — número que se elevará a centenas no caso do navio ser de porte superior. O aspecto social deste problema assume indiscutível importância.

Considerando-se imprescindível a existência de uma frota mercante nacional é evidente — afirma-se ainda no Relatório presente — que se torna indispensável não só conservá-la, como também renová-la pouco a pouco, pois não é razoável, nem financeiramente aconselhável, fazê-lo periodicamente num facto, mesmo em longos intervalos de tempo. Todavia, se a renovação total da frota pode fazer-se melhor ou pior com o auxílio de estaleiros estrangeiros e o seu pagamento garantir-se através da criação de Fundos de Renovação, como actualmente sucede, já outro tanto não acontece com a sua conservação e reparação. Estas têm, indubitavelmente, de fazer-se no País, e, por conseguinte, é preciso haver um certo número de estaleiros navais que permita manter a frota em condições mínimas de eficiência.

Continuando nas suas considerações, o Relatório afirma em seguida:

«É evidente que o Armador procurará sempre a solução que para ele seja mais económica, de sorte que não venha a gastar mais no que puder obter por menos. Por outro lado, não parece de admitir que se exija ser a construção naval entre nós mais barata do que nos países fortemente industriais e de longa experiência desse ramo industrial, no que seja justo o abandono da protecção pautal na importação de navios, na mesma proporção que é seguida para qualquer outra indústria metalo-mecânica».

Noutra página do Relatório lê-se o seguinte:

«A existência de uma Marinha de Guerra, mais



ou menos importante, é indispensável à manutenção da soberania de uma Nação com o seu património territorial distribuído por vários continentes, como acontece ao nosso País. E a necessidade dessa existência ainda mais fortemente se acentua com a protecção naval a dar à Marinha Mercante, corolário económico de posição geográfica e política tradicional do Império Português.

«Todavia — continua o Relatório — por mais optimistas que sejam as previsões financeiras do País, não julgamos possível que a Marinha de Guerra tenha permanentemente em carreira um número de construções suficiente que consiga manter a mão-de-obra necessária aos períodos que correspondem às possibilidades que a Marinha tenha de desenvolver as construções no seu estaleiro, isto é, no Arsenal do Alfeite. Então, para bem servir, parece que o Arsenal do Alfeite deverá preencher essa lacuna com a realização de outras construções navais, como volante, para esses interregnos, de forma a manter em completa «forma» o rendimento da sua actividade de construções. Para isso está indicada precisamente a sua colaboração na substituição das unidades da Marinha Mercante e de Pesca».

Como as suas carreiras e outras instalações permitam construir qualquer tipo dos navios que figuram numa lista organizada pelo Relatório, tais como «Monte Brasil», «Vila do Porto» e «Moçâmedes», para utilizar a sua colaboração apenas bastará que superiormente sejam coordenados os interesses da Marinha de Guerra, dos outros estaleiros e da própria economia geral do País no que se refere à construção naval.

Quanto aos estaleiros da indústria privada, segundo os elementos que o Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite pôde obter, eles podem actuar no sentido da resolução do problema, construindo navios até ao comprimento de aproximadamente 110 metros, como os referidos «Vila do Porto» e «Moçâmedes», e barcos de pesca longínqua, como o «Aguas Santas», e «Estevão Gomes», cujo porte é de, respectivamente, 1.295,51 e 1.284,21 toneladas.

Como o elevado número de navios a renovar, cerca de 100, é suficientemente grande para poder estabelecer-se programas de construção de modo a manter a indústria nacional em plena produção, simultaneamente com as encomendas a fazer no estrangeiro que a política económica aconselhe, torna-se exequível, segundo o Relatório, a renovação duma parte da Frota Mercante e da Pesca nos estaleiros nacionais.

Foi grande a actividade, tanto do ponto de vista técnico como do ponto de vista fabril, do Arsenal do Alfeite, durante o ano de 1951. Foi precisamente nesse ano que ficou concluído, tendo sido entregue, no dia

31 de Julho, ao seu armador, o navio petroleiro de 10.000 T. D. W.—«São Mamede».

A assinatura do respectivo auto de entrega realizou-se a bordo daquela bela unidade, com a presença dos srs. Ministro da Marinha, Almirante Américo Deus Rodrigues Thomás; Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, Engenheiro Jorge Pereira Jardim, Presidente do Conselho da Administração do Alfeite, Engenheiro Joaquim Perestrelo de Vasconcelos e por parte e em representação da firma armadora o sr. Jaime Amador e Pinho.

No discurso que proferiu no acto da entrega, o sr. Engenheiro Joaquim Perestrelo de Vasconcelos referiu-se à necessidade do estabelecimento de prémios de construção, directos ou indirectos, que permitam aos estaleiros nacionais competir no preço de venda com a concorrência estrangeira.

E em seguida, o ilustre Presidente do Conselho de Administração do Arsenal de Alfeite observou:

«Ao fazer-se o confronto entre o preço do custo de um navio em Portugal e aquele por que ele é oferecido pelos estaleiros estrangeiros, esquecemo-nos, a maioria das vezes, que o melhor preço destes é fruto de uma política destinada a salvaguardar e proteger a economia desses países, assegurando trabalho à respectiva indústria e conseguindo através dela uma notável fonte de cambiais.»

O sr. Engenheiro Joaquim Perestrelo de Vasconcelos acentuou depois:

«Seja, porém, através da concessão de prémios de construção, seja através de um regime pautal protectionista, o que importa é criar as condições indispensáveis para que em Portugal se possam construir navios proporcionados à capacidade e instalações dos seus estaleiros.»

E a fechar o seu discurso, o sr. Engenheiro Perestrelo disse ainda:

«Acresce que dentro de um período de dez anos a nossa frota deve carecer de importantes beneficiações. Estas, para serem feitas em Portugal, necessitam de mão-de-obra convenientemente preparada e a única maneira de a ter habilitada consiste em construir navios.»

Além da conclusão e entrega do «São Mamede», que é um dos grandes títulos de glória do Arsenal do Alfeite, iniciou-se ali a construção de 10 embarcações, tendo-se terminado quatro delas, e repararam-se 113 navios, dos quais 59 no Plano inclinado, 52 no cais e 2 em doca seca.

Os trabalhos de adaptação a navio hidrográfico do N. R. P. «Comandante Almeida Carvalho» foram, sem dúvida, os mais importantes levados a efeito, durante o ano de 1951, no Arsenal do Alfeite, cujas actividades honram não só os técnicos que o dirigem mas, também, quantos ali trabalham.



# Caminhos de Ferro Portugueses

Um decreto, publicado no «Diário do Governo», torna extensivas várias regalias a empresas de utilidade pública ligadas a companhias ferroviárias

COM o decreto n.º 38.071, o Governo propõe-se tornar extensivo às empresas que, mediante contracto com as companhias concessionárias de caminhos de ferro, explorassem, nas linhas destas, serviços de utilidade pública, as regalias que as mesmas vinham usufruindo ao abrigo do artigo 33.º do decreto n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927.

Igualmente se teve em vista actualizar este preceito em atenção aos novos sistemas de exploração e de tracção de comboios e à consequente aplicação de novas máquinas, maquinismos e materiais. Surgiram, todavia, algumas dificuldades ao aplicar a disposição que visava este ultimo objectivo, pelo que se tornou necessário rever o problema. E aproveitou-se a oportunidade para estender aos importadores de vagões particulares o benefício da isenção prevista no citado artigo 33.º do decreto n.º 13.829.

Por esses motivos, o artigo 33.º do decreto acima citado, a que o artigo único do decreto-lei n.º 38.071 dera nova redacção, passa a ser, pelo decreto n.º 38.855, saído no *Diário do Governo*, substituído pelo seguinte:

Artigo 33.º—A's empresas ferroviárias e às que tenham com elas contratos de arrendamento ou de prestação de serviço especializados, de utilidade no quadro geral da sua exploração reconhecida pelo Governo, é concedida a isenção de direitos na importação de material fixo e circulante, utensílios para manobra e manutenção nas instalações officinaes, ferramentas e maquinismos, seus componentes e acessórios, aparelhos de medida, quaisquer artigos não trabalhados, esboçados ou meio acabamento, necessários para a construção, exploração e conservação dos caminhos de ferro e suas dependências, e bem assim de quaisquer matérias indispensáveis à conservação do material fixo e circulante.

Beneficiará da mesma isenção a importação de vagões particulares que se destinem a ser matriculados nas empresas ferroviárias ou de material para a respectiva construção e reparação.

§ 1.º A indústria nacional será sempre consultada e os seus produtos preferidos se forem de

idêntica qualidade e fornecidos em idênticas condições de prazo, desde que os preços respectivos no local da produção não excedam em 15 por cento o custo dos estrangeiros postos no País e devidamente despachados, com o benefício da isenção concedida por este artigo.

§ 2.º—Cumpre à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, ouvidos os serviços competentes do Ministério da Economia, informar sobre a legitimidade e oportunidade dos pedidos de isenção formulados ao abrigo deste artigo.

§ 3.º—Os artigos importados com benefício desta isenção, quando ainda sejam susceptíveis de utilização nos serviços de caminho de ferro ou noutros, não poderão ser alienados, qualquer que seja a modalidade da operação, sem autorização do Governo e o pagamento dos respectivos direitos e mais encargos alfandegários referidos à data da sua importação. Quando se verifique que sem pagamento de direitos foram desviados da aplicação que fundamenta a isenção, serão apreendidos e considerados em descaminho.

## D. Gabriel Urigüen

Pelo falecimento de sua esposa, D. Francisca Javiera Páramo Villanueva, ocorrido em Madrid, no dia 19 de Julho, encontra-se de luto o nosso querido amigo e colaborador D. Gabriel Urigüen, ilustre engenheiro da RENFE.

Foi com grande pesar que tivemos conhecimento de tão infausta notícia, tanto mais que tínhamos a honra de conhecer pessoalmente a distinta senhora, em quem concorriam os melhores dotes de inteligência e bondade. Esposa e mãe exemplaríssima, deixou em quantos com ela conviveram de mais perto uma saudade profunda e inapagável.

A D. Gabriel Urigüen, que tantos amigos e admiradores conta na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresentamos as nossas mais sentidas condolências pelo falecimento de sua saudosa esposa.



# O desastre do morro da Gibalta

## **Segundo nota oficiosa dos Ministérios das Comunicações e das Obras Públicas, estas tornam a Sociedade Estoril responsável pelo desastre**

*Dos Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações foi distribuído à Imprensa diária a seguinte nota oficiosa publicada em 3 do corrente:*

I—Como é do conhecimento geral no dia 31 de Março de 1952, cerca das 11,30 horas, deu-se um desprendimento de terrenos na encosta da Gibalta sobranceira à linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, entre os kms. 11,000 e 11,100, precisamente no momento em que no local circulava o comboio omnibus n.º 10 que da estação de Caxias partira às 11,28 em direcção a Lisboa, percorrendo assim a via do lado da escarpa.

Da composição desse comboio, constituída por uma carruagem automotora mista de 1.ª e 2.ª classes, um furgão e duas carruagens de 3.ª classe, foi atingida em cheio pelos escombros do próprio desprendimento e dos muros por ele arrastados a penúltima dessas viaturas, cuja superestrutura ficou quase completamente esmagada, resultando do desastre 10 passageiros mortos e 39 feridos, alguns dos quais estropeados.

No próprio dia deste trágico sinistro, e por decisão conjunta dos Senhores Ministros das Obras Públicas e das Comunicações, foi determinado que se procedesse imediatamente a um rigoroso inquérito a fim de se investigarem as causas do desprendimento verificado e de se apurarem responsabilidades acerca das suas graves consequências.

Nomeado o inquiridor, iniciou este, sem delonga, a sua tarefa. No entanto, as trabalhosas e demoradas diligências que ininterruptamente teve de levar a efeito, algumas de grande melindre e envolvendo outras a consulta de documentação remontando à data do início da construção da linha, não lhe permitiram submeter à apreciação superior o relatório das suas investigações senão em princípios de Julho seguinte.

Das conclusões deste inquérito a que, com reserva de 11.ª—por versar assunto affecto ao Ministério da Marinha—deram plena concordância os Senhores Ministros das Obras Públicas e das Comunicações por despacho de 28 do mês findo, deduz-se que:

1—O acidente ocorrido em 31 de Março de 1952 no morro da Gibalta é do tipo corrente de escorregamentos de encosta verificados na região e já anteriormente se haviam produzido outros na mesma zona, embora de menos vulto e de consequências menos graves, não chegando mesmo a causar vítimas.

2—Os indícios de alteração de estabilidade das formações reconhecidas no morro da Gibalta já vinham a revelar-se há algum tempo antes do acidente (meados de 1947).

A disposição topográfica local, bem como a natureza geológica e disposição das formações da encosta, eram propícias aos movimentos de traslação, devendo ter contribuído, em alto grau, para o agravamento dessa tendência a solução de continuidade na formação natural do terreno originada pelo corte da trincheira do caminho de ferro.

3—Não houve causa de força maior que tivesse concorrido para o acidente, tendo no entanto contribuído para desencadeá-lo a abundante precipitação pluviométrica dos dias anteriores ao do desastre.

4—As circunstâncias propícias à progressão do latente movimento eram susceptíveis de ser contrariadas por medidas oportunamente adoptadas e já experimentadas algumas em ocorrências semelhantes que se verificaram no próprio local e noutra muito próximo.

5—Certas dessas medidas (drenagem, protecção das massas basálticas aflorando na trincheira, etc.) eram patentes e outras previsíveis desde que se investigassem directamente no local certos pormenores (fundações dos muros e respectivos perfís, natureza e condições de resistência dos terrenos em que apoiavam).

6—A Sociedade Estoril, presentemente responsável pela conservação da trincheira do caminho de ferro aberta nessa encosta, nunca se ocupou, por si, da execução de trabalhos ou obras visando à segurança do respectivo talude e muro que o encimava, e por cuja estabilidade era responsável visto ser propriedade do caminho de ferro.

7—Foi o escorregamento desse muro que determinou o sinistro ferroviário ocorrido em 31 de Março de 1952.

8—Por falta de observância de normas regulamentares que se impunha adoptar quanto à vigilância e às precauções a estabelecer na linha no caso de iminência de perigo, a Sociedade Estoril não preservou convenientemente a segurança da



circulação entre kms. 11,000 e 11,100, troço correspondente à trincheira da Gibalta.

9—A essa negligência poderão atribuir-se as trágicas consequências do desastre ocorrido com o comboio que circulava entre aqueles limites no momento do desprendimento e cujos resultados averiguados são de 10 mortos e 39 feridos, dos quais alguns estropiados.

10—Relativamente à Junta Autónoma de Estradas, Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e Direcção-Geral de Transportes Terrestres, pela intervenção que tiveram no problema da consolidação dos muros existentes na trincheira da Gibalta e dos que sobranceiros a esta se situavam, não resultaram factos que possam implicar qualquer responsabilidade para esses organismos nas causas do fenómeno em si nem nas consequências que dele resultaram.

11—Destas conclusões deverá deduzir-se, salvo melhor opinião: que a Sociedade Estoril deve ser responsabilizada por todas as perdas e danos causados ao Estado e a particulares em consequência do acidente ocorrido na linha do Cais do Sodré a Cascais, no lugar da Gibalta entre kms. 11,000 e 11,100.

Em presença destas conclusões determinaram os Senhores Ministros das Obras Públicas e das Comunicações, naquele referido despacho, que:

1) — Deverá a Sociedade Estoril indemnizar o Tesouro das despesas efectuadas com os trabalhos de emergência executados após o desmoronamento e com os estudos e projectos relativos à mesma ocorrência;

2) — Quanto à execução das obras de reconstrução do farol e da casa do faroleiro e de consolidação definitiva da encosta, e à divisão dos respectivos encargos, pronunciar-se-á a Comissão nomeada por despacho de 16 de Abril p. p.;

3) — A mesma Comissão velará por que todas as obras mencionadas em 2) sejam prontamente executadas segundo os projectos já aprovados.

4) — A Direcção-Geral dos Transportes comunicará as conclusões deste inquérito e o teor do presente despacho à Sociedade Estoril, à Junta Autónoma de Estradas e à Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, e promoverá o necessário para que a Sociedade Estoril dê plena execução ao que lhe vai determinado.

II — Acerca das obras referidas na 2.ª destas alíneas nota-se que, terminados em 9 de Abril findo os trabalhos de emergência realizados segundo plano previamente estabelecido em conformidade com os resultados de observação das condições de estabilidade dos vários elementos da encosta da Gibalta após o desprendimento nela verificado, imediatamente se iniciaram os estudos complementares com vista não só à execução das obras definitivas de consolidação dessa encosta como ainda da que se estende para nascente dela até um pouco antes da estação da Cruz Quebrada e que em várias zonas se reconheceu apresentar também indícios de deficientes condições de estabilidade.

Obrigou esta extensão do âmbito das obras a projectar e ampliar também a prospecção geotécnica para bem definir a estrutura geológica das formações abrangidas na nova zona, o que protelou de certo modo a elaboração do projecto definitivo das obras em vista.

Recentemente concluído esse projecto, tendo merecido a aprovação superior, foi já realizado concurso limitado para adjudicação das respectivas obras que, dentro em breve, devem ser iniciadas e prosseguirão em ritmo de poderem ficar concluídas antes do próximo Inverno, pelo menos na sua parte essencial para garantir a segurança da circulação normal dos comboios.

Deverão também iniciar-se dentro de curto prazo as obras de construção do novo farol e respectivos anexos em local situado junto à base da encosta da Gibalta, sendo assim demolida a actual casa do faroleiro, única construção que ainda subsiste naquela encosta.

### A Sociedade Estoril não aceita as conclusões do inquérito

*Acerca da nota oficiosa publicada nos jornais contendo as conclusões do inquiridor nomeado por Suas Excelências os ministros das Obras Públicas e das Comunicações, a Sociedade Estoril apressou-se a informar que:*

1.º — O inquérito feito e cujas conclusões foram trazidas a público traduz a opinião daquele inquiridor e a concordância daqueles excelentíssimos ministros num inquérito em que a Sociedade Estoril apenas foi ouvida em declarações;

2.º — A Sociedade Estoril não só não aceita as conclusões do inquérito, como as fará refutar pelos meios próprios, que estabelecerão *contravertidamente* a verdadeira versão do acontecido;

3.º — Entretanto, a Sociedade Estoril fará editar a correspondência trocada com as entidades oficiais desde 10 de Dezembro de 1948 a 31 de Março de 1952, toda ela relativa a obras a efectuar no morro da Gibalta. Os exemplares poderão ser pedidos quer directamente na Inspecção, Cais do Sodré, quer por escrito, para os escritórios da Sociedade Estoril;

4.º — Além da correspondência referida no número anterior as instancias competentes que afinal deverão pronunciar-se definitivamente sobre o assunto terão de ter em consideração:

a) se a vigilância exercida de facto pela Sociedade Estoril foi ou não a suficiente para a pôr a coberto de responsabilidades; b) quem é o proprietário do morro ou terrenos confinantes com a linha; c) a quem cabiam os encargos da conservação do muro que os suportava de forma a verificar-se a procedência da conclusão contida no n.º 6.º da nota oficiosa.

Entretanto, sem prejuízo dos seus direitos e, antes, fazendo expressa reserva deles, a Sociedade Estoril, convicta de que interessa, acima de tudo, iniciar e concluir as obras declaradas necessárias, informa ainda que, tendo sido comunicado ontem pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres quais as obras do morro da Gibalta que a Sociedade Estoril devia mandar executar, ontem mesmo se entregaram esses trabalhos ao empreiteiro, que os iniciará amanhã e os deverá ter concluídos em 2 de Outubro. Trata-se de uma parte dos trabalhos que a Sociedade Estoril, repete-se, não quis discutir, desde já, se lhe cabia ou não executar, já que essa discussão implicaria atraso. Quando estiverem concluídas esta e as restantes obras, poderão os comboios circular nas duas linhas.



# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Scalatti, advogado de Rovigo, ganhou uma importante questão depois de morto... Defendeu vigorosamente o seu cliente, e segundos depois do juri retirar para as suas deliberações, caiu morto. O juri decidiu o caso a favor do cliente de Scalatti, sem saber que ele tinha morrido.

(Do *Gli Alli d'ila Clessidra* — Roma)

Ultimamente a natureza, talvez para se rir da loucura dos homens, atirou para o mundo com uma série de tipos teratológicos sobremaneira impressionante: No espaço de uma semana nasceram: um bicéfalo nos Estados Unidos e duas crianças com duas cabeças cada uma; em Espanha, uma rapariga que tinha o coração fora da caixa torácica.

(Do semanário *Cavalcade* — Paris)

Num leilão realizado em Boston, o quadro «Santa Catarina» de Greco foi arrematado por novecentos mil dólares!

(Do *Berner Tagblatt* — Berne)

Uma senhora de Utah, foi condenada a cinco dias de prisão por guiar um carro sem licença, e como o marido estava também na cadeia por transgressão de leis de trânsito, o juiz permitiu que cada um deles passasse um dia na cadeia e outro em casa, a fim de cuidarem dos filhos.

(de *Rinascita* — Tripani)

Um relojoeiro alemão inventou um cronómetro metálico com um mecanismo que nunca precisa de corda. É a luz do dia que caindo sobre uma célula fotográfica cria a força eléctrica que mantém o relógio a trabalhar. De noite a força eléctrica é irradiada por um mostrador luminoso.

(da revista *Regeneracion* — Nicarágua)

A Imprensa argentina está a fazer uma campanha para a não-importação de automóveis com mais de 60 cavalos, sob a alegação de que os carros superiores àquela força consomem o dobro de gasolina.

(do *Boston Record american*)

Cinco agulhas de rádio para tratamento de cancro que haviam desaparecido dum hospital de Filadélfia, foram encontradas em menos duma hora de busca num depósito de lixo nos arredores da cidade. Um aparelho especial facilmente identificou a reacção do rádio.

(do *New World Chicago*)

A secagem de madeiras por ondas curtas está sendo adoptada na Noruega. Como a madeira é constituída por

moléculas vivas que reagem sob a influência de oscilações electro-magnéticas de certa frequência, este processo é rápido.

(de *El Economista* — Barcelona)

Nos Estados Unidos existem actualmente sete mil e novecentas aviadoras, incluindo-se neste número as que se dedicam à condução de aparelhos comerciais de transportes.

(da revista *Flight* — N. Yorque)

Na Suécia acaba de ser proibido o beijo no cinema com o pretexto de que é um motivo de corrupção para a juventude.

(do semanário *Murta* — Valência)

Miss Batten num só vôo da Inglaterra à Austrália gastou cinco dias e vinte e uma horas. Foi a primeira mulher que voou sobre o mar de Tasman.

(de *The Aeroplane* — Londres)

O Canadá prepara uma expedição científica de 5.000 quilómetros partindo da baía de Hudson em direcção à Ilha Vitória, círculo ártico e regresso por Edmonster. Utilizará aviões especiais de papel impermeável e tanques quebra-gelo.

(do semanário *Curieux* — Génève)

Um cientista francês preconiza uma explosão atómica no Sahará a fim de fertilizar extensas regiões desertas que podem voltar a ser o que eram há dois mil anos: savanas povoadas por búfalos. Uma explosão atómica sobre as montanhas de Hoggar provocará condensações de nuvens suficientes para o efeito.

(do semanário *Les Étoiles* — Paris)

A Dr.<sup>a</sup> Clara Baiselte criou novo diagnóstico biológico do sexo durante a gravidez: injeção do líquido excrementício que os rins segregam nas veias dum coelho macho conforme se trata dum rapaz ou duma rapariga certas modificações orgânicas do coelho são diferentes.

(da revista médica *Medizinische Zeitschrift* — de Munique)

Uma senhora escocesa, que festejou o 100.<sup>o</sup> aniversário, entrevistada por jornalistas declarou que fôra pedida em casamento aos vinte e cinco anos, o noivo morreria na guerra civil americana em 1861, e ela jurara não casar com outro. Cumpriu a palavra.

(de *L' Avenire del Mezzo Giorno* — Nápoles)



# CAMINHOS DE FERRO

## ESPAÑHÓIS

### Admissão da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis no Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro

No decurso das reuniões celebradas de 3 a 6 de Dezembro de 1951, em Sorrento, o Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro decidiu, por unanimidade das delegações presentes, a admissão da rede nacional dos caminhos de ferro espanhóis.

A referida colaboração será muito útil e vantajosa sob diversos aspectos relacionados com a aprovação do contracto de transporte internacional, tanto no que respeita a passageiros e bagagens, como a mercadorias, permitindo desde já a aplicação de disposições uniformes dos tráfegos que afectam a Península Ibérica.

O dito acôrdo tornar-se-á efectivo, a partir de 1 de Julho de 1952.

### Novos comboios-automotores «Fiat» para a RENFE

Em 24 de Abril deste ano chegou a Madrid o primeiro dos 20 comboios-automotores encomendados à «Fiat» para a RENFE, uma das aquisições de novo material compreendidas no plano geral de reconstrução que a rede nacional executa actualmente. Estes comboios são formados, em composição normal, por uma motora, um reboque e uma outra motora; a primeira e a terceira equipadas com motores «Fiat» de 505 C. V., o que dá uma potência total de 1.010 C. V., podendo atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora em plano. A lotação de cada comboio de composição completa é de 174 lugares, podendo reduzir-se a composição à motora e atrelado ou somente à motora.

A disposição interior é agradável e cómoda, com a facilidade de mudar a posição das costas dos assentos, segundo o sentido da marcha. Compartimentos especiais para bagagens permitem desembaraçar os passageiros dos volumes que não desejem conservar junto deles durante a viagem.

No centro do atrelado existe um pequeno bufete com cozinha, graças ao qual podem fornecer-se refeições quentes e também quaisquer bebidas, que são servidas nos lugares dos passageiros, com o auxílio de uma pequena mesa portátil suplementar.

A Renfe espera receber a totalidade da encomenda de 20 destes comboios até ao fim do corrente ano e tenciona estabelecer com eles uma série de circulações diurnas rápidas de Madrid aos diversos grandes centros da Península, melhorando assim consideravelmente os serviços actuais de passageiros.

O primeiro comboio já recebido circulou de Turin à fronteira francesa sobre «bogies» de bitola internacional, que ali foram substituídos pelos que correspondem à bitola da via férrea espanhola.

### Actividade extraordinária da RENFE na ocasião do Congresso Eucarístico de Barcelona

De 27 de Maio a 1 de Junho último celebrou-se em Barcelona o XXXV Congresso Eucarístico Internacional, o primeiro que teve lugar depois da guerra, visto que o precedente havia sido o de Budapeste em 1938.

Nesta ocasião uma multidão de fiéis, avaliada num milhão de pessoas que afluíram de todas as partes do Mundo, concentrou-se na capital da Catalunha. O transporte da quase totalidade deste enorme contingente de viajantes teve de ser assegurado pelo caminho de ferro, em muitos poucos dias, para que todos pudessem chegar a tempo de assistir ao início do Congresso. Por outro lado, a impossibilidade absoluta de albergar esta enorme quantidade de estrangeiros no recinto urbano de Barcelona, forçou a alojá-los nas cidades e vilas dos arredores, tendo de organizar-se o serviço suburbano necessário para o seu deslocamento diário a Barcelona.

Esta afluência manifestou-se duma forma mais sensível de manhã e à noite, quando as gares de Barcelona receberam verdadeiros rios de público, duma tal amplitude que somente a expedição oportuna de comboios especiais, assegurando a partida imediata dos passageiros, pôde evitar que se produzisse um grave problema de aglomeração e de espaço.

As estações que em épocas normais são relativamente amplas estavam a certas horas transbordantes de gente que nelas circulava, exigindo, por outro lado, esta intensidade de tráfego, a conti-



nuidade de todos os serviços de bilheteiras, portas, cais, agulhas, etc.

A instalação megafónica de Barcelona, recentemente inaugurada, foi um elemento precioso nestes momentos para dirigir e orientar o público na gare de Barcelona-França e ainda para auxiliar os outros serviços.

Durante o período do Congresso, foram postos em circulação 406 comboios extraordinários com o percurso de 56.500 quilómetros comboio, o que representou, em certos dias, um aumento de 33% nos comboios de passageiros e de 50% no número de quilómetros trem por eles percorridos.

Entre a entrada e a saída nas diversas estações de Barcelona, este serviço obrigou a efectuar perto de 700 circulações diárias, das quais 500, aproximadamente, correspondentes à estação de Barcelona Terminus.

O número aproximado de passageiros que chegaram e partiram das estações da Renfe em Barcelona, foi de 1.413.000, representando uma média diária de 202.000 tendo em alguns dias atingido o máximo de 320.000.

Semelhante número de passageiros nunca as estações de Barcelona haviam atingido até então e, só com enorme esforço, a Renfe pôde assegurar este aumento considerável de tráfego que efectuou com grande regularidade e sem qualquer acidente.

Os serviços médicos da Renfe, especialmente reforçados, não tiveram felizmente que intervir em caso algum.

### Secção de viagens da RENFE em Paris

Continuando o plano previsto de melhoramento e ampliação dos seus serviços no estrangeiro, a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis transferiu a sua Secção de Viagens de Paris para a Avenida Georges V, onde ficou instalada em excelentes condições de ser utilizada pelo Público e pelas Agências de Viagens.

No mesmo local funcionam os Serviços da Secção da Direcção Geral de Turismo, os do Artesanato Espanhol e os da Companhia de Linhas Aéreas Ibéria, os quais constituem, no conjunto, um centro completo de informações e de propaganda turística, que certamente contribuirá para facilitar as viagens em Espanha.

## Linhas Portuguesas

### NOVA ESTAÇÃO

Em Pala (Douro) deve abrir brevemente ao tráfego a nova estação dos caminhos de ferro, em substituição do velho apeadeiro que ali existia.

## Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Agosto de 1902)

### Linhas Portuguesas

**Vendas Novas.** — Foi assignado o decreto mandando expropriar duas parcelas de terreno, para a construção d'uma variante entre o kilometro 0 e 1,720 de Vendas Novas a Sant'Anna.

**Villa Real.** — A folha official publicou o decreto mandando pôr a concurso, por 90 dias, a construção e exploração do caminho de ferro da Regoa a Villa Real e Chaves, até a fronteira.

Também publicou o programma do concurso, que se ha de proceder no dia 5 de novembro proximo.

A base da licitação será a quantia de vinte e seis contos de réis, em que, para os effeitos do concurso, se calcula o maximo kilometrico das despesas de construção.

A linha será dividida nas seguintes secções:

- 1.<sup>a</sup> Da estação da Regua, na linha do Douro, a Villa Real;
- 2.<sup>a</sup> De Villa Real a Villa Pouca de Aguiar;
- 3.<sup>a</sup> De Villa Pouca de Aguiar a Vidago;
- 4.<sup>a</sup> De Vidago a Chaves;
- 5.<sup>a</sup> De Chaves á fronteira.

## Engenheiro Fe nando Arruda

Devido a um lamentável desastre de automóvel, esteve retido no leito, durante alguns meses, o nosso illustre amigo sr. Engenheiro Fernando Arruda, antigo Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ao sr. Eng.<sup>o</sup> Fernando Arruda, antigo e valoroso combatente da Grande Guerra, que já se encontra novamente ao serviço da C. P., apresentamos sinceras felicitações pelo seu completo restabelecimento.

## Engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves

Com altas classificações, sendo de sublinhar 18 valores na cadeira de Caminhos de Ferro, concluiu o curso de engenharia civil pelo Instituto Superior Técnico o sr. Eduardo Ferrugento Gonçalves, filho do sr. eng.<sup>o</sup> Ferrugento Gonçalves, chefe de serviço adjunto à Via e Obras da C. P..

O novo engenheiro, a quem a *Gazeta* augura carreira tão brilhante como a de seu pai, tanto mais que acaba de ser o aluno mais distinto do seu curso em Caminhos de Ferro, encontra-se presentemente em visita às principais obras de engenharia das Províncias Ultramarinas, aonde foi sob o patrocínio do respectivo Ministério, integrado numa Comissão de estudo, de que fazem parte mais cinco novos e distintos engenheiros.



## CRÓNICAS DE VIAGEM

## POR ESPANHA

## II

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

UM avião clandestino, tripulado pelo aviador espanhol Juan António Ansaldo, aterrara no campo de aviação da Praia de Santa Cruz, na noite de 19. Participado o caso às autoridades portuguesas, estas mandaram apresentar na Polícia Internacional o conhecido aviador, que foi intimado a levantar vôo de Santa Cruz e ir para Alverca, sendo acompanhado pelo então capitão Pessoa de Amorim. Ao apresentar a sua documentação de aviador civil declarou às autoridades portuguesas que viera de Pau (França), tendo aterrado em Salamanca e desejando seguir para Burgos. O aparelho elevou-se depois, mas, em vez de se dirigir para Burgos, seguiu para Cascais tendo aterrado nos campos da Marinha. Notara-se, no entanto, que vários automóveis tinham entrado na quinta da Marinha conduzindo várias famílias espanholas, que para ali se dirigiam a despedir-se do general José Sanjurjo, que em breve iria partir. Repentinamente, um avião aterrou. O aviador Ansaldo cumprimenta os presentes, mete duas malas no avião, e o general Sanjurjo toma lugar e é depois amarrado pela cintura. Feito isto, o avião descolou com velocidade.

Passadas umas centenas de metros o avião caiu derrubando um muro e incendiando-se seguidamente. Ansaldo foi cuspidado e o general Sanjurjo morreu carbonizado.

D. José Sanjurjo, Marquez del Rif, foi uma das principais figuras de Espanha e um cooperador da grande obra de Primo de Rivera. Caída a Ditadura de Espanha, Sanjurjo voltou a ser militar, carreira que abandonara ainda na Ditadura. Comandou depois a guarda Civil, na ocasião das célebres eleições de Abril. A política de então, que provocava constantemente os assaltos e revoluções com tendências socialistas e comunistas, fê-lo intervir em 1933, quando chefiou a revolta de Sevilha, que foi jugulada. Sanjurjo foi condenado como traidor à República... e... como tal, condenado à morte. Anistiado por Lerroux, abandonou a Espanha que tanto adorava.

Sanjurjo, o militar valoroso que tão bem serviu a

Espanha, veio morrer exilado em Portugal. Foi uma figura de prestígio, que muito se distinguiu na sua brilhante carreira militar de Marrocos. Não quis a sorte que cooperasse no ataque que os revoltosos pretendiam fazer a Madrid, com o fim de acabar com os desnorteados a soldo de Moscovo. Paciência. Sanjurjo morreu pelo bem da Espanha.

As minhas viagens eram sucessivas através das linhas férreas entre o nosso país e a Espanha e, ali num compartimento de primeira classe, viajei com cinco pessoas respeitáveis, que discutiam com calor os acontecimentos de Espanha. Havia hesitações ante as notícias dos «periódicos». Alguns passageiros, cépticos, em nada acreditavam. Afirmava-se, até, que tudo quanto os diários publicavam eram notícias forjadas em Badajoz por jornalistas que não passaram da fronteira. A facilidade que toda a gente tem em supor que os homens da Imprensa não se sacrificam para bem se desempenharem da sua missão!...

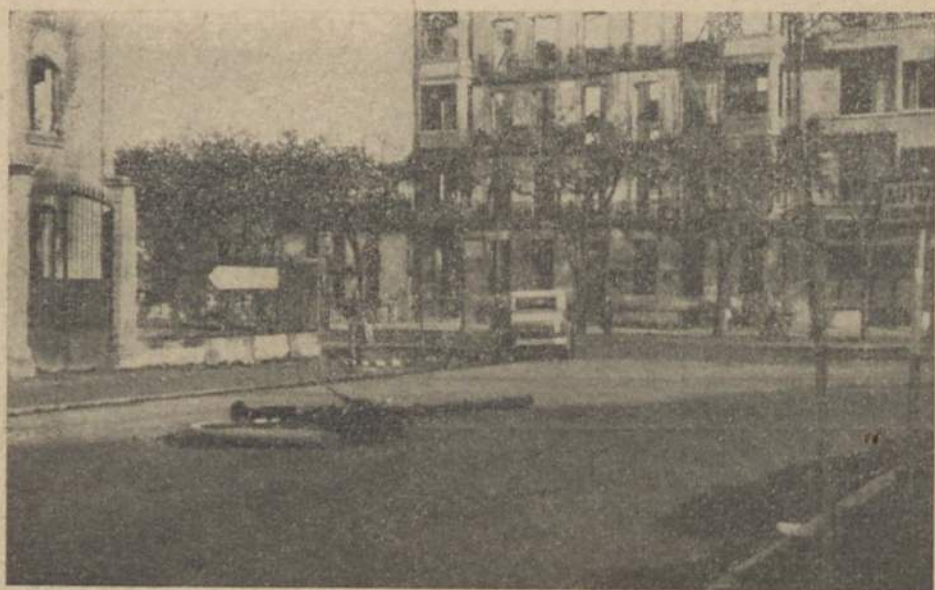
Seria, pois, imperdoável, se deixasse passar esta oportunidade para afirmar que os jornais não são cestos de papéis.

Um companheiro de comboio, o sr. A. G. declarou-nos ter vindo de Madrid. Não oculta o nome e assim é entrevistado para o jornal *A Voz*. Á queima roupa disse-nos:

—Estes senhores acham exageradas as notícias publicadas nos jornais porque — felizmente — não passaram os trabalhos que eu passei. Vivi em Madrid os piores dias da minha vida. Para poder circular nas ruas tive que tirar o colarinho e a gravata porque, caso contrário, corria o risco que correram muitos. As senhoras têm de andar em cabelo porque, aparecendo de chapéu, são enxovalhadas e despidas, depois de esbofeteadas pelas mulheres, que, de alpergatas e descalças, vagueiam pelas ruas da capital. Quase todos os homens usam os conhecidos fatos de macaco.

Aquilo só visto — continuou o entrevistado — porque dito é inacreditável. Calcule que nos poucos momentos que me demorei na Castelhana vi ali passar





IRUM — Os bancos depois de roubados e incendiados pelos comunistas que, depois destas proezas, atravessaram a fronteira com destino a França

camhões e camiões de mortos e feridos a caminho dos hospitais improvisados. Os assassinios não têm conta. Não é exagero o que digo, creia. A igreja de Covadonga foi incendiada, como foram todas as de Madrid, e o pobre do pároco foi assassinado à saída por um grupo de bandidos vermelhos, que lhe tiraram os sapatos e rebuscaram as algibeiras. Dois dias depois dessa tragédia, ainda lá estava o corpo do pobre padre, já num estado lastimável de decomposição.

Mas olhe que os assassinios não tiveram início no dia em que rebentou o movimento, observou o entrevistado. Bastantes dias antes já se assaltavam casas particulares em Madrid e prendiam-se nacionalistas a título suspeito de conspiração contra o Governo.

Continuando o seu depoimento, o sr. A. G. disse ainda:

— Em 19 cheguei a Madrid, onde me conservei até até sábado, dia em que parti para Valência, tendo embarcado no cruzador inglês «Repulse», cujo capitão, de nome Goodfrey, foi uma pessoa gentilíssima para com os repatriados. Daqui passei para o barco japonês «Hakone-Maru», que me trouxe até Lisboa, onde cheguei hoje, pagando pelo transporte Valência-Lisboa trezentos francos aproximadamente.

— Mas diga-me V. Ex.<sup>a</sup> se são exageradas as notícias dos jornais à cerca das barbaridades que perpetraram os homens de Madrid?

— Não, senhor. E o caso é bom de explicar. O Governo nada manda. Existem várias correntes predominantes e, como é de prever, tudo quer mandar e quem manda menos é o Governo, que já não tem mão nos revoltosos. A Radio-Madrid recebe ordens para transmitir, em nome do Governo Giral, mas ninguém a elas obedece. O locutor tem ordens severas para fazer o maior barulho possível, a fim de evitar que os outros postos se oiçam, o que não consegue porque o principal que em Madrid se ouve claramente é o G. L., que transmite as notícias de Sevilha, que animam os que anseiam a todo o momento pela entrada das tropas nacionalistas na capital de Espanha.

Tal era a sinceridade com que o sr. A. G. fala, que os companheiros de viagem já iam acreditando nas barbaridades que se cometiam em Espanha.

Conta-nos ainda o entrevistado, pessoa séria, aparentada com uma das melhores famílias do Alentejo, que não há memória de ter assistido a tantos actos de selvajaria. Na véspera de partir para Valência assistira ao modesto funeral de uma senhora, que se havia suicidado. E explicou-nos o caso:

— Na «calle» Torrijos existia uma família, que suponho inglesa, composta de mãe e duas filhas que dirigiam determinada crèche. Certa manhã, um grupo de populares foi buscar as duas filhas, que nunca mais apareceram. A pobre mãe, paralítica, foi atirada para cima duma cama. Passados instantes, a muito custo, conseguiu deitar a mão a um revolver e pôs termo à existência. A indignação na vizinhança foi enorme e o funeral realizou-se alguns dias depois, sem qualquer formalidade.

«Presenciei actos curiosos como os que lhes vou contar, para lhes demonstrar que ninguém se entende e que todos querem mandar. Em determinado estabelecimento um grupo de componentes da U. G. T. fez compras no valor de seis pesetas. Como não quisessem pagar a despesa, o proprietário chamou um grupo da C. N. T. que, por sua vez, queria obrigar os outros a pagá-la. Acto contínuo estabeleceu-se tamanha confusão, que não chegou a saber-se quem ganhou a partida.

«Pelas ruas andava o chamado Socorro Vermelho, que nos obrigou a entregar algum dinheiro, ou, não o havendo, qualquer objecto rendoso. A mim não me maçaram muito porque — continuou o entrevistado — eu andava sem gravata e sem colarinho, e assim escapei de ser fusilado. No dia 20, quando eu descia a «calle» de Torrijos, um grupo de vermelhos intimou-me a «mãos ao ar», o que fiz prontamente, já se vê.

— Sou estrangeiro — respondi.

(Continua)



VALLADOLID — Uma Companhia de «Fequetés» atravessando as ruas da cidade





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 173, III série, de 23 de Julho de 1952, publica o seguinte:

#### Direcção dos Serviços de Exploração e Material

##### 3.ª 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 desta Direcção-Geral de 16 do mês corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 8-P, bilhetes de mercados locais, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que acrescenta a condição que a via fluvial entre Lisboa-Terreiro do Paço e Barreiro, quando for aplicável, é computada em 10 quilómetros (distância simples), bem como a alteração ao anexo à mesma tarifa, acrescentando alguns dos percursos já previstos e aditando uma nota prevendo a alteração, por determinação camarária, das datas dos mercados locais quando recaiam em dias santificados ou de feriado nacional.

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 16 do mês corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo preços especiais aplicáveis ao transporte de melão e de melancia expedidos em grande velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 184, III série, de 5 de Agosto de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 25 do mês corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 5 (passageiros, bilhetes de entrada nos cais de embarque das estações, bilhetes para utilização dos ascensores da estação de Lisboa (Rossio) e bilhetes para transitar a pé na linha férrea), pelo qual é criado um novo capítulo — V — bilhetes para utilização do funicular de Santa Luzia, em Viana do Castelo, e estabelecidos os respectivos preços.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são tornados extensivos às estações de Leixões, Leça do Balio, S. Mamede de Infesta e S. Gemil os preços inferiores aos actualmente aplicáveis às seguintes mercadorias: cimentos hidráulicos e cal hidráulica em barricas ou sacos, constantes do aviso ao público B-n.º 149.

O «Diário do Governo», n.º 186, III série, de 7 de Agosto de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos preços especiais de ida e volta em 3.ª classe entre as estações de Santo Tirso, Guimarães e Fafe e as de Póvoa de Varzim e Vila do Conde.

## Liquidação da garantia de juros das linhas férreas portuguesas

Foram aprovadas as seguintes contas da liquidação da garantia de juros: da linha férrea de Tua a Mirandela referente ao 2.º semestre de 1950 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e determinando que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Transportes Terrestres, com a quantia de 13.472\$, como liquidação desta garantia, respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e referente ao 2.º semestre do ano de 1950 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da sua exploração, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Transportes Terrestres, com a importância de 72.649\$70, como liquidação desta garantia, ficando, com este pagamento, completamente amortizada a respectiva conta; da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, referente ao 2.º semestre de 1950 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Transportes Terrestres, com a quantia de 8.449\$, como liquidação desta garantia; da linha férrea da Beira Baixa referente ao 2.º semestre de 1950 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Transportes Terrestres, com a quantia de 308.030\$, como liquidação desta garantia; da linha férrea de Mirandela a Bragança referente ao 2.º semestre de 1950 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Transportes Terrestres, com a quantia de 11.706\$, como liquidação desta garantia.

## "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O nosso prezado colega *O Setubalense*, de 4 de Agosto, transcreveu, em lugar de honra, o que muito agradecemos, a «Nota Económica», que, com o subtítulo de «O problema das comunicações e o projecto, apresentado e defendido no tempo do Marquês de Pombal, de um canal de rio de Lisboa ao rio de Setúbal», aqui publicámos no número 1551, de 1 do mesmo mês. A transcrição é acompanhada do seguinte comentário:

«Já, em *O Setubalense*, por diversas vezes, nos temos referido a esta ideia do canal do Tejo ao Sado, cuja ideia inicial, como se vê, é de D. Luís Ferrari Mordan, e que, mais tarde, foi retomada por Jácome Raton, e, outros, entre os quais nos parece dever contar-se José Maria dos Santos quando, inteligentemente, resolveu valorizar a, então, abandonada região do Pinhal Novo.

A construção deste canal, relativamente pouco dispendiosa, por ser aberto numa planície, sem ser estorvo para o desenvolvimento ferroviário e estradístico, nem constituir obstáculo à defesa nacional, seria de largo alcance económico para Setúbal e sua região, constituindo, na verdade, o laço que associaria, numa estreita unidade económica, não só as regiões ribeirinhas do Tejo e Sado, como, particularmente, o famoso porto-franco Lisboa-Setúbal. Folgamos em arquivar nas nossas colunas o artigo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cujas linhas finais mostram o interesse que a região de Setúbal lhe merece».






## Domingos de Lisboa

### JARDIM ZOOLOGICO

(ESTRADA DE BENFICA)

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

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

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

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

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

PASSAM JUNTO DO JARDIM ZOOLOGICO:

ELÉTRICOS DAS CARREIRAS 1 — 1A.  
AUTOCARROS DA CARREIRA 15



# Recortes sem comentários

## Os que tentaram assassinar Hitler

BERLIM, 16 de Julho—Será inaugurado no próximo domingo o monumento à memória dos Alemães que tentaram assassinar Hitler em 20 de Julho de 1944 e no fim da segunda guerra mundial.

O monumento levanta-se no pátio do antigo quartel-general do Exército em Bendlerstrasse, onde os principais conjurados militares foram enforcados, há oito anos. O monumento é constituído por um bronze de mais de dois metros de altura, representando «um jovem mutilado com um olhar indomável».

A viuva do general Friedrich Olbricht, um dos chefes do movimento de 20 de Julho, inaugurará o monumento.—(R.)

## Desmente-se a história da garrafa de «whisky»

LONDRES, 16 de Julho—«É falsa a história da garrafa de «whisky» colocada todas as noites à cabeceira do soberano, e todas as noites substituída mesmo que não tenha sido aberta», declarou esta noite na Camara dos Comuns, durante um debate sobre a lista civil da rainha, o antigo ministro do Trabalho do Governo Trabalhista, Richard Stokes. Como se sabe, entre as economias sugeridas relativamente à lista civil da casa real, figura a supressão do costume da «garrafa de whisky»; esse costume, nos cálculos dos entendidos, custaria 6.502 libras esterlinas por ano.—(F. P.).

## Pobre marido!

ALEXANDRIA, 16 de Julho—Condenada a 3 anos de prisão por bigamia em Maghagha (Alto Egipto), uma mulher conseguiu fugir da cadeia. Foi presa pela Polícia no momento em que se ia casar novamente pela sétima vez.—(France Presse).

## Um duelo original na Praça Tomás da Rocha

LOURENÇO MARQUES, 23 de Julho—Os dois praticantes de tauromaquia António Sereno e Rui Otero, depois de uma acesa discussão por meio de cartas abertas publicadas no *Notícias*, resolveram defrontar-se na Praça Tomás da Rocha, num duelo original, durante o qual lidariam um touro da Metrópole desembolado.

Na manhã do «torneio», compareceram diversos curiosos que não queriam perder pitada do espectáculo gratuito e certamente emocionante que a polémica jornalística provocara.

E, de facto, as coisas correram de uma forma aparatosa. O touro, apesar de já corrido (ou talvez por isso mesmo) distribuiu uma série de boas e valentes marradas, distribuição essa que levou um dos toureiros até à enfermaria do Hospital.

No fim do fascinante duelo, o Clube Tauromáquico entregou o caso às autoridades, acusando António Sereno e Rui Otero de se terem utilizado da Praça e do touro sem licença.

Muito embora não tenham procedido correctamente à face da lei, a verdade é que estes dois rapazes não sendo nem jornalistas nem toureiros, mostraram que sabiam aliar os actos às palavras, o que nem sempre acontece com muitos jornalistas e com muitos toureiros. Só por isso, têm eles jus à nossa admiração.

(Do *Notícias da Beira*)

## O filho dum ferroviário ganhou o prémio Nobel

O Prémio Nobel de 1951 coube ao filho de um ferroviário. Trata-se, como se sabe, de Paer Lagerkvist, que nasceu em Vexjö, na Suécia, em 23 de Maio de 1891. Cursou a Universidade de Upsala e estreou-se literariamente com alguns livros de contos no princípio deste século. Viveu muito



tempo em França, onde frequentou os meios artísticos de Montparnasse e leu os grandes romancistas franceses e principalmente os poetas do século passado: Baudelaire, Rimbaud, Verlaine. O artista que mais o impressionou foi Van Gogh.

Em 1916, o seu volume de versos, «A Angústia», celebrou-o como poeta. No romance «A Casa da Realidade», descreve a sua infância de menino pobre. Os seus outros romances famosos são «O Anão» e «Barrabás». Este último, que é o mais recente, tornou-o conhecido na Europa. André Gide prefaciou a tradução francesa.

Paer Lagerkvist é o quarto escritor sueco a receber o Prémio Nobel. Os outros foram: Selma Lagerlof, Vernex von Heidenstan e Eric Axel Karlfeldt. Como romancista é comparado a Gide e, como poeta, a Rilke.

(Do *Diário dos Açores*)

### Burburinho sem bem se saber porquê

FIGUEIRA DA FOZ — Uma cena algo burlesca ocorreu no local junto do Mercado Engenheiro Silva, quando um electricista procedia à instalação eléctrica no edifício do frigorífico que ali fica próximo. A certa altura, dois fios tocaram-se produzindo grande lumieira. Algumas mulheres que presenciaram o facto desataram a gritar. Outras que não viram, acompanharam-nas nos gritos, ainda outras correram a perguntar o que havia e gritaram por não saber o que se passava. As portas do Mercado apinharam-se de gente. Houve atropelos, desorientação e, daí a pouco, já ninguém se entendia com o burburinho. Mulheres do mercado abandonaram as bancas de venda e o dinheiro, viam-se peças de vestuário e calçado pelo chão e, concretamente, ninguém sabia qual fôra a origem do pânico, pois uns diziam tratar-se de um touro tresmalhado, enquanto outros garantiam que era de um gato raivoso, havendo até quem dissesse que um disco luminoso tinha aparecido no céu...

Como consequência do equívoco, o que houve de concreto foi o desaparecimento de uma carteira com 400 escudos, encontrada sabe Deus por quem, e o aparecimento de alguns sapatos e peças de vestuário que hoje apareceram pendurados no mercado, à espera de quem os identifique...

(Do *Diário de Lisboa*)

### Caíu do comboio e com medo que o prendessem desatou a correr pela linha fora

ENTRONCAMENTO 1 — Quando o «rápido» Lisboa-Porto, que passa em Coimbra B. às 2,13, saía às agulhas da estação de Fátima, foi obrigado a efectuar nova paragem devido a ter caído à linha um passageiro que seguia numa carruagem de 2.ª classe. Ao aperceberem-se do acidente, alguns empregados da citada estação correram logo para o local, a fim de prestarem os necessários socorros à vítima. Mas, com espanto desses empregados, o certo é que o mesmo não era encontrado. Porém, após várias pesquisas, o aludido passageiro foi, por fim, «localizado»: Não caído na via férrea, inanimado, como seria de supor, mas, sim, já distante, a correr pela linha fora como se alguém o persseguisse. Apanhado a custo e interrogado, depois pelo chefe da estação, sr. David Neves, declarou chamar-se Manuel Martins Correia, ter 55 anos, ser natural de Beiriz, Póvoa do Varzim, ter chegado há poucos dias do Brasil, e que procedera daquela forma estranha porque estava com receio que em Portugal prendessem os passageiros que, do comboio, tenham a infelicidade de cair à linha!

Como possuísse um bilhete para o Porto, prosseguiu depois a viagem no «correio» da madrugada, visto a queda ter-lhe produzido apenas ligeiros ferimentos.

(Do *Diário de Coimbra*)

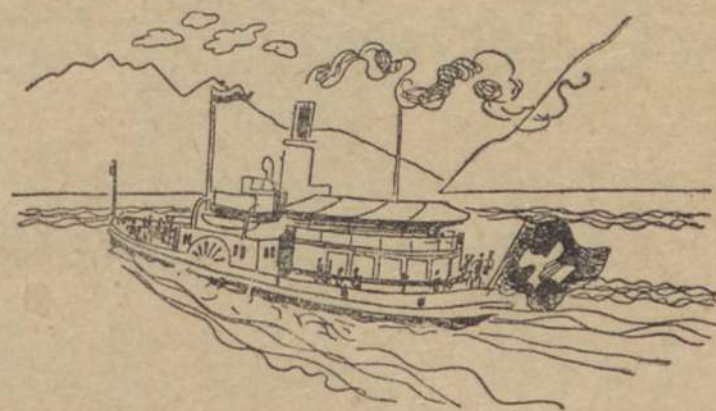
VIAJAR... AMBIÇÃO DE MUITA GENTE  
VIAJAR ECONOMICAMENTE... DESEJO DE TODA A GENTE  
**A S U I Ç A**  
É HOJE UM DOS PAISES MAIS BARATOS DA EUROPA

Para informações, consulte as Agências de Viagens ou o

**CENTRO NACIONAL SUÍÇO DE TURISMO**

Avenida da Liberdade, 158-A — LISBOA

Telef. 23056/57



**“GREY”**  
**VIGAS E FERROS T**



Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



**NOGUEIRA Limitada**

**LISBOA**

**R. dos Douradores, 107, 1.º**

Telef. P B X 2 1381 82

**PORTO**

**134, Rua do Almada, 136**

Telef. 7107



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

TOTAL: 197.447 TONÉLADAS

### REBOCADORES:

«AFRICA»,  
«FREIXO»,

«CINTRA»,  
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,  
«SOURE»

### LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,

«BOLHÃO»,

«CAROCHA»

33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)  
25 Fragatas (2.300 T.)  
1 Barca de água (250 T.)  
1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 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

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

AUTO-GERAL

V. GARCIA, Limitada

PEÇAS E ACESSÓRIOS  
PARA AUTOMÓVEIS

R. Eugénio dos Santos, 173-177 — LISBOA

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

Wiese & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A

LISBOA



## 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.<sup>DA</sup>**

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.º — LISBOA

Telefs. 21321/4

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

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

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA } LISBOA  
LOBITO  
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO  
ENTRE A EUROPA E A  
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

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

TELEFONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —

95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)



# ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO  
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

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

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

TELEFONE: 62430



# TOSSE?

