

14.º do 65.º Ano

Lisboa, de Outubro de 1952

Número 1555

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

### 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



PONTE DO LIMA — Um aspecto da vila e do rio

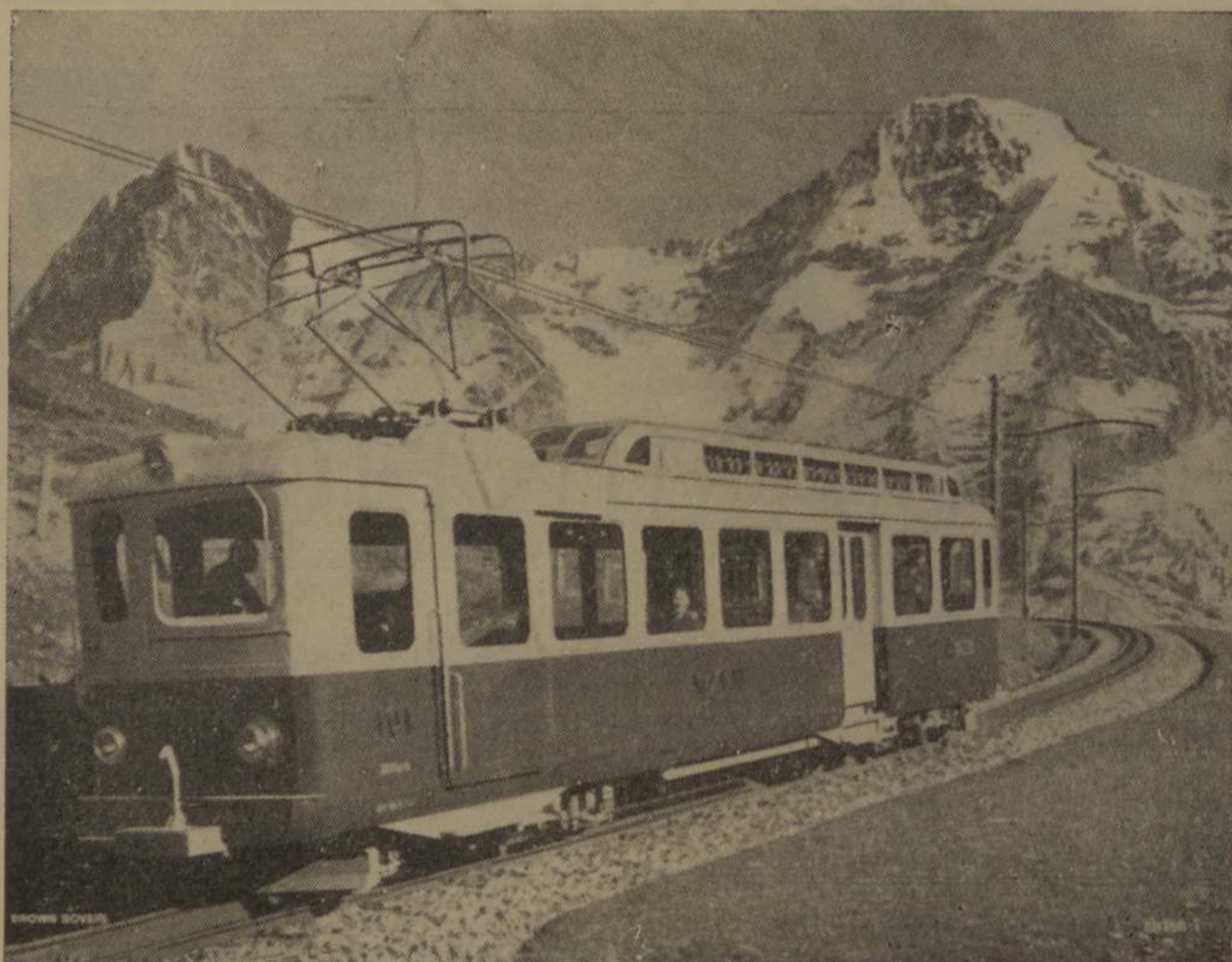


Dínamos, motores, alternadores e transformadores

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.



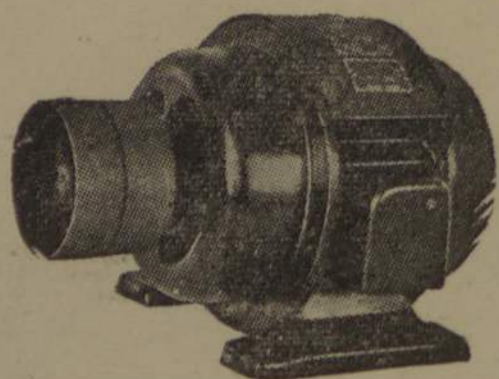
Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



**S. A. BROWN BOVERI & C.<sup>ie</sup> — Baden (Suíça)**

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

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



## MOTORES ELECTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA  
ALTA E BAIXA TENSÃO

**Sociedade Luso Eléctrica, L.<sup>da</sup>**

11, Calçada Marquez de Abrantes, 13

**Telef. 60331**

**LISBOA**

## NOGUEIRA Limitada



**LISBOA:**

R. dos Douradores, 107-1.º  
Telef. PBX 21381-82

**PORTO:**

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. Dínamos, 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.



# 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

1555



1—OUTUBRO—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  
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Problemas da Via Férrea, por <i>ORLANDO GALRINHO PERNES</i>	283
Problemas de Camionagem: O caso da carreira de Almendra, por <i>GUERRA MAIO</i> . . . . .	286
Novo material para a C. P. . . . .	288
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	289
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> .	291
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	292
Há 50 anos . . . . .	293
Notícias várias . . . . .	293
O que todos devem saber. . . . .	293
Espectáculos. . . . .	293
Parte Oficial. . . . .	294
Publicações recebidas. . . . .	295
Recortes sem comentários . . . . .	296



# Problemas da Via Férrea

## CARRIS CONTÍNUOS

Por ORLANDO GALRINHO PERNES

### IV

#### 2.º GRUPO — SOLDADURA POR AQUECIMENTO E SOB PRESSÃO.

*a* — Soldadura eléctrica por resistência:

Nos países de língua inglesa dá-se-lhe o nome de «Flash Butt Welding» e nos de língua francesa «Soudure bout à bout par étincelage».

De facto, o faiscamento produzido durante a soldadura justifica aquelas denominações.

Este processo baseia-se no seguinte princípio:

Estabelecendo uma diferença de potencial eléctrica entre duas barras colocadas topo a topo, sendo uma móvel e outra fixa e aproximando aquela com uma velocidade uniforme e controlada, o primeiro contacto determina um aumento progressivo de temperatura nos pontos salientes dos topos, devido à presença de óxidos e outras impurezas, dando origem, além disso, ao estabelecimento de arcos voltaicos, quando se afastam aqueles pontos salientes.

É óbvio, que para manter uma diferença de potencial constante, deve haver uma distância conveniente entre os dois topos, o que se consegue manual ou automaticamente, um movimento de vai-vem à barra móvel.

Uma vez terminado este preaquecimento, comprime-se brusca e fortemente a

barra móvel contra a fixa. O metal sobre-aquecido e os óxidos são expulsos, obtendo-se assim a soldadura propriamente dita.

A execução da soldadura de carris por este processo compreende as operações seguintes:

1.ª — Preparação dos topos dos carris a soldar:

Não se exige uma limpeza tão cuidadosa das duas faces internas. Os carris novos não necessitam de preparação especial. Quando se trata de carris usados cortam-se os topos deformados, depois do que se apresentam, de modo a soldar os que apresentam sensivelmente o mesmo desgaste.

Os carris são colocados rigorosamente no prolongamento um do outro.

2.ª — Preaquecimento e soldadura propriamente dita:

Um dos carris avança lentamente, na direcção do outro, mas sem lhe tocar e depois afasta-se lentamente. Dos pontos altos que acidentalmente se põem em contacto, saltam arcos eléctricos que iniciam um processo de aquecimento das superfícies, devido à projecção de partículas de material incandescente. Afastam-se os carris e o calor se transmite a toda a sua secção.

Recomeça-se o movimento de vai-vem durante três ou quatro minutos. O calor desenvolvido leva à temperatura de caldeação uma zona que atinge por vezes 10<sup>mm</sup>, comprimindo-se então os carris um contra o outro, segundo um esforço de compres-



são que deve atingir 5 a 6 kgs. por mm<sup>2</sup> de de secção do carril, obtendo-se uma soldadura homogénea.

### 3.<sup>a</sup> — Resfriamento:

A corrente não deve ser interrompida bruscamente, para evitar a consequente fragilidade da junta.

### 4.<sup>a</sup> — Cortes das rebarbas:

Por meio de vários esmeris fazem-se desaparecer as rebarbas provenientes da soldadura e em especial na parte inferior da patinha do carril e na mesa de rolamento.

*b* — Soldadura oxiacetilénica sob pressão.

Nos países de lingua inglesa toma o nome de «Oxweld Pressure Welding» e foi estudado com a colaboração da Universidade de Illinois, The Linde Air Products Company, Oxwed Railroad Service e Caminhos de Ferro Americanos.

Pode-se também chamar soldadura unifásica, porque ela tem lugar apenas durante a fase sólida do metal.

Como o anterior processo, a execução da soldadura compreende a preparação dos topos dos carris a soldar, devendo-se contudo ter mais cuidado, pois a operação exige uma limpeza e ajustamento perfeito dos dois topos.

A soldadura propriamente dita baseia-se no princípio metalúrgico da recristalização nos topos dos carris, realizando-se a temperatura relativamente baixa, dando assim a menores perturbações na estrutura do aço.

Quando os dois carris estão em alinhamento recto e apertados a pressão constante um contra o outro, aquece-se perifericamente a superfície de contacto, por meio de chamas oxiacetilénicas durante 5 ou 6 minutos, de modo que o calor se propague até à parte central.

A pressão constante exercida determina um encurtamento, variável com o tipo de carril, mas regulado automaticamente pela máquina de soldar. Depois do esfriamento, a junta soldada é submetida a um tratamento térmico inteiramente automático,

depois de reaquecida para atenuar as tensões internas.

Como no anterior processo procede-se ao corte das rebarbas, depois do que a soldadura é examinada segundo o sistema Magnaflux, que consiste em provocar um forte campo magnético no interior do carril, perpendicularmente às superfícies de soldadura e espalhar ferro em pó na parte exterior. Deste modo, revelar-se-ão quaisquer defeitos na estrutura interna.

## 3.º GRUPO — SOLDADURA PELO ARCO.

Segundo este processo ou se soldam a topo a cabeça e a patilha dos carris a um cobre-junta ou então soldam-se somente em toda a periferia.

*b* — Soldadura oxiacetilénica.

Utilizando este processo, pode-se cortar determinada zona dos carris nos topos, por meio de um maçarico oxiacetilénico, soldando em seguida com varetas de metal, cuja composição é previamente estudada.

### A — Comparação entre os diversos processos de soldadura

*a* — Soldadura aluminotérmica:

O processo aluminotérmico exige uma aparelhagem reduzida, de custo facilmente amortizável, em poucas soldaduras.

Pode-se operar indiferentemente num estaleiro ou «in loco», apesar de provocar a paralização do tráfego durante um intervalo de tempo bem apreciável.

Segundo este processo e em especial pelo de fusão, podem-se soldar carris, de perfil bastante diferente.

Contudo, este tipo de soldadura origina modificações na estrutura interna do aço, devidas à fusão e recristalização efectuadas.

No processo por fusão, a superfície de rolamento na zona soldada, fica com características diferentes do metal laminado e esta heterogeneidade, apesar da adição de metais especiais, dá origem a um desgaste prematuro.

Acentue-se que as juntas soldadas pelos dois processos de soldadura aluminotér-



mica, apresentam sensivelmente a mesma resistência ao choque.

*b* — As soldaduras pelo arco e oxiacetilénica apresentam a vantagem de se poder operar em plena via sem interrupção apreciável na circulação dos comboios.

Na junta soldada pelo processo do arco, notam-se, por vezes, fendas na extremidade dos cordões que ligam as bases ao cobre-junta, devido à concentração das tensões nestes pontos.

A soldadura oxiacetilénica é muito morosa, sendo a resistência mecânica da junta, normalmente inferior à obtida pelos outros métodos de soldadura.

*c* — Tanto o processo «Oxweld» como o «Flash Butt Welding» ou «Soudure bout à bout par étincelage» oferecem consideráveis vantagens sobre todos os outros processos, porque devido à automaticidade na execução da soldadura, permitem suprimir a mão de obra especializada.

As máquinas automáticas utilizadas são particularmente vantajosas quando se efectua em série um grande número de soldaduras semelhantes.

As máquinas usadas no processo Oxweld são relativamente leves, exigindo uma instalação simples, pois que não é necessário edifício para a sua protecção, podendo-se até instalá-las sobre vagões.

A instalação Oxweld utiliza oxigénio e acetileno, podendo a energia eléctrica ser produzida no local por um pequeno motor ou então utilizar a da rede.

Com o processo Flash Butt Welding a execução da soldadura é inteiramente auto-

mática, eliminando-se os erros próprios de um operador.

O tempo exigido numa soldadura é de cerca de 3 minutos, o que daria aproximadamente 20 soldaduras por hora, se a movimentação dos carris o permitisse.

De facto devido à razão apontada o rendimento médio é de 5 soldaduras por hora.

*d* — Conclusão.

A escolha do processo a adoptar é função de inúmeros factores, com a despesa de primeiro estabelecimento, o custo de energia eléctrica no local, a facilidade de aquisição dos gases e até mesmo a assistência técnica prestada pela firma fornecedora das máquinas, bem como a facilidade de substituição de peças avariadas.

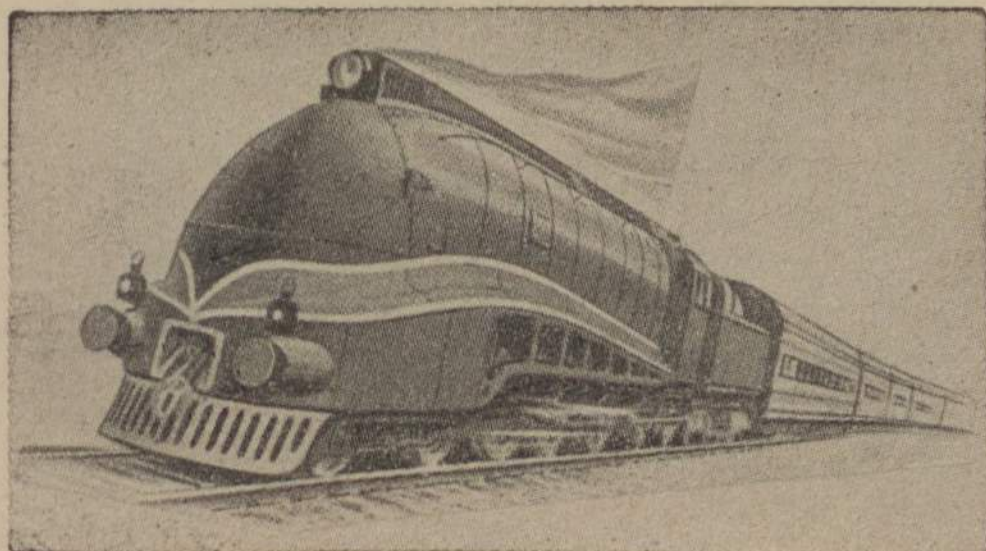
Deve-se acentuar que os processos de soldadura «in loco» não dão resultados eficientes, porque não se pode controlar os defeitos inerentes a uma soldadura em que o factor humano tem uma preponderância primordial.

Parece-nos, contudo, que ambos os processos de soldadura por aquecimento e sob pressão, executados segundo as boas normas, dão resultados técnicos superiores a todos os outros.

É de ponderar que a maquinaria exigida pelo processo de soldadura Oxweld, é a de menor custo inicial.

(Continua)

*Nota da Redacção* — Este é o quarto artigo da série que o sr. Orlando Galrinho Pernes vem publicando na *Gazeta*. O primeiro foi inserto no n.º 1546, o segundo no n.º 1547 e o terceiro no n.º 1549.





## PROBLEMAS DE CAMIONAGEM

# O caso da carreira de Almendra

P o r G U E R R A M A I O

A sede do meu concelho — Figueira de Castelo Rodrigo — era servida por três carreiras de caminhetas e em convergência ao caminho de ferro; para a Barca d'Alva, para a Guarda e para Vilar Formoso; carreiras todas timidamente lançadas mas que dentro de pouco tempo tinham grande movimento de passageiros e de recovagens. Com essas três carreiras diárias e regulares, apenas quatro das dezasseis freguesias do concelho eram directamente servidas, as outras eram tributárias do carro de aluguer, cujos preços eram e são ainda superiores às tarifas regulamentares.

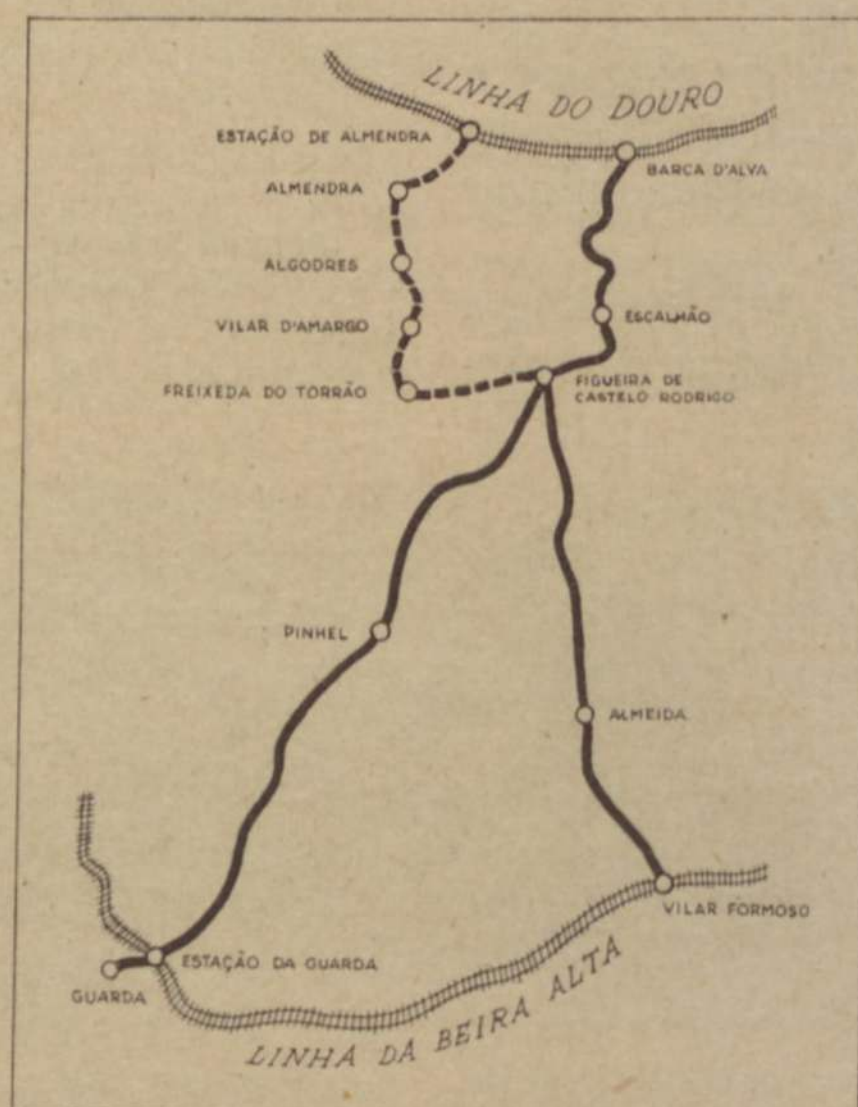
À tarde, entre as 17 e as 19 horas, chegavam a Figueira de Castelo Rodrigo as três carreiras, que punham os taxis em grande movimento para levar os passageiros às suas terras, e às vezes numa verdadeira roda-viva. Durante a última guerra chegou a dar-se este caso extraordinário e paradoxal. O bilhete de comboio do Porto à Barca d'Alva, 203 quilómetros, junto ao da caminheta desta estação a Figueira de Castelo Rodrigo mais 25, portanto 228 quilómetros de percurso, custava 49\$50 e depois o taxi para levar o passageiro a Freixeda do Torrão (7 quilómetros) custava 50\$00 e se fosse a Algodres (15 quilómetros), dobrava os pés com a cabeça, 100\$00 escudos!

Diante desta anomalia, fiz aturadas diligências para que a carreira de Barca d'Alva fosse prolongada a Freixeda do Torrão, depois a da Guarda e por fim a de Vilar Formoso, mas o resultado foi uma firme e colectiva recusa. Aquilo não só não convinha aos alugadores de taxis, mas as freguesias estavam ali para pagar.

Ora a Freixeda do Torrão, terra rica, com perto de mil habitantes e com três freguesias à ilharga, Vale d'Afonsinho, Quintã e Penha d'Águia davam movimento bastante em passageiros e mercadorias para justificar o prolongamento diário dessas carreiras. Assim mesmo o entenderam os C. T. T. que, a

meu pedido, puseram a concurso o transporte das malas do correio em caminheta de Figueira de Castelo Rodrigo à Freixeda do Torrão, concurso que ficou deserto.

Só nos restava um recurso, apelar para uma carreira de caminhetas de Figueira de Castelo Rodrigo à estação de Almendra, na linha do Douro mas para isso era necessário construir um ramal de estrada de três quilómetros da Freixeda do Torrão à estrada nacional n.º 332. Fez-se a estrada, que ficou um primor de traçado e de empedramento. Aqui não ficaria mal contar as peripécias que a nova estrada ocasionou, as canseiras e os prejuízos que ela





me deu, mas isso dava bem um volume de 200 páginas. Fica para depois.

Feita a estrada, conseguiu-se que um activo empresário, o da carreira da Guarda, requeresse a concessão duma carreira mista entre Figueira de Castelo Rodrigo e a estação de Almendra, passando por Freixeda do Torrão, Vilar d'Almargo, Algodres e Almendra. Ainda a concessão não estava dada já o empresário da carreira de Barca d'Alva, protestava junto dos poderes públicos; que era uma carreira paralela—como se a de Vilar Formoso não o fosse também do da Guarda e não servisse os mesmos comboios—que a região sendo pobre não a justificava, etc., etc..

O empresário da carreira de Vilar Formoso por solidariedade com o seu colega, deitando discurso à porta do correio, proclamou que aquela carreira era a desgraça do concessionário que, ingenuamente, se havia metido numa camisa de onze varas. E o alarido foi de tal ordem que se juntou gente. O futuro empresário, sr. José Coureiro, consciente da empresa em que se ia meter, não se importou com isso e a carreira de Almendra foi um sucesso. Dois meses depois fazi-a também em sentido inverso, três dias por semana, o que facilitava as freguesias servidas o acesso à sede do concelho e da comarca, com regresso no mesmo dia.

O empresário da carreira da Barca d'Alva vendo que o negócio era tentador, requereu-a, ao abrigo da lei, que lhe dava esse direito e passou a fazê-la, nas condições em que estava. Houve por lá muita pena, pois o sr. José Coureiro era muito estimado pelo seu dinamismo e pelas suas faculdades de trabalho, mas ninguém protestou.

Como, porém, uma desgraça não vem só, dentro de pouco o sr. José Coureiro perdia também a carreira da Guarda, que durante a Guerra fizera, com consideráveis sacrifícios, tendo chegado, para a manter, a comprar pneumáticos por alto preço. Também

ao abrigo da lei, fôra-lhe tomada e pelo empresário da carreira de Vilar Formoso, o mesmo que à porta do correio, em Figueira de Castelo Rodrigo, tanto se havia compadecido pela sorte dele, misturado com o receio de que a carreira de Almendra o levasse direito à ruína.

Como se vê, a ternura teve pouca elasticidade...

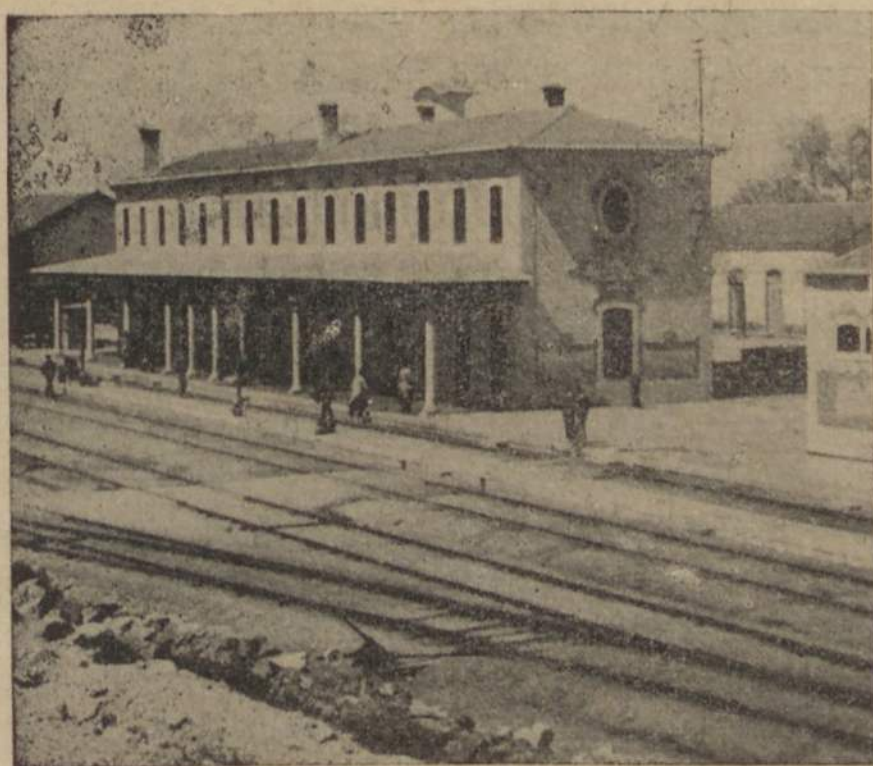
Os alugadores de taxis não perderam o caso de vista e estão agora de parabens, pois a carreira de Almendra para Figueira de Castelo Rodrigo, e que se fazia três vezes por semana, permitindo àquela gente o regresso no mes no dia e a ligação imediata na sede do concelho, com as carreiras de Barca d'Alva, Guarda e Vilar Formoso, foi suprimida e a que era diária, para o caminho de ferro, passou a três vezes por semana.

Há por lá protestos de nunca mais acabar, mas até agora nada se resolveu.

Havemos de concordar que no pacato concelho de Figueira de Castelo Rodrigo, como no caso da navegação portuguesa para o Brasil, os interesses pessoais pretendem impor-se aos da colectividade.

Dizem-me agora que o sr. José Coureiro — que as benções de Deus o cubram — requereu ou vai requerer autorização para fazer a carreira de Almendra, nos dias em que o actual concessionário a não faz, para o caminho de ferro e, ao contrário da carreira em sentido inverso, que se fazia três vezes por semana e que foi há pouco suprimida, vai pedi-la também e diàriamente!

Não sei o que disso possam pensar as instâncias oficiais, mas nada mais lógico nem mais humano que dar satisfação aos povos interessados que totalizam 5 000 habitantes, tanto mais que o serviço diário em ligações com o caminho de ferro, permitiria àquelas terras receberem os jornais no próprio dia e o correio a tempo e a horas, cujo transporte ainda está, como há 100 anos, a fazer-se de burro ou à cabeça de estafetas, o que não se coaduna com o progresso dos meados do século XX.



Estação de Vilar Formoso



# Novo material para a C. P.



O navio motor «Ribeira Grande» trouxe dos Estados Unidos, para a C. P., mais duas novas locomotivas «Diesel-Eléctricas». Um aspecto do desembarque, no Entrepasto de Santos

Em Portugal, em todos os sectores da vida nacional, estão a verificar-se progressos extraordinários. Nós todos, com justificada alegria, assistimos, quase diariamente, à criação de novas actividades. Não há de dúvida de que entrámos num grande período histórico. A reconstrução do País não é uma utopia. Avigorou-se a fé nos nossos destinos.

Os nossos caminhos de ferro também assinalam importantes progressos.

Na última viagem do navio-motor «Ribeira Grande», vieram mais duas locomotivas «Diesel-Eléctricas», destinadas à C. P., que tem encomendadas mais quatro.

Em Abril deste ano já tinham chegado 4 locomotivas, que fazem parte de uma encomenda de 12 unidades, feita através do Fundo de Fomento Nacional, ao abrigo do Plano Marshall.

As duas locomotivas que chegaram no «Ribeira Grande» e desembarcaram no Entrepasto de Santos, têm 1300 cavalos de força, 16 metros de comprimento, pesam 96 toneladas e podem atingir a velocidade de 132 quilómetros à hora.

Quando chegarem as restantes 6 locomotivas

que faltam para completar a encomenda feita, o que se verificará até fins do corrente, deixarão de circular no túnel as locomotivas a vapor. Assim, desaparecido, finalmente, o fumo do carvão, já se poderá fazer a travessia de janelas abertas.

A C. P., que tem desenvolvido, nestes últimos anos, uma grande e notável acção, a que não temos sido indiferentes, pois sempre, nestas colunas, na devida altura, nunca deixamos de registar os melhoramentos introduzidos nas linhas férreas, é credora dos mais justos encómios, pela dedicação com que resolve os seus problemas, pela atenção que dispensa ao público e pelo desejo evidente de colocar os caminhos de ferro portugueses no quadro das melhores e mais progressivas organizações industriais da Europa.

As doze locomotivas «Diesel-Eléctricas», que vão entrar em serviço muito brevemente, representam um notável melhoramento e constituem uma prova eloquente da competência das pessoas, ilustres por muitos títulos, que têm nas suas mãos os destinos da grande empresa ferroviária, à qual o País deve tantos e assinalados serviços.



## CRÓNICAS DE VIAGEM

## POR ESPANHA

V

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

Chegados ali, tivemos que ir ao pôsto da Guarda Civil pedir uma autorização para seguir até Salamanca, Valladolid e Burgos. O calor apertava. Notei que tanto os falangistas como a guarda civil e de assalto estavam fatigados...

Quando chegámos à estação para embarcar já o comboio havia partido. Imediatamente o carro seguiu até «Sancti Spiritus», a 52 quilómetros da fronteira portuguesa e a 73 de Salamanca.

Foi ali que tomamos o comboio. Os falangistas saudaram-nos com a tradicional «Arriba España». Na estação de Fuente de S. Esteban-Boadila, onde chegámos pouco depois, grupos de Guarda Civil, Carabineros e tropas do Exército confraternizam. As crianças brincam aos soldados, com seus fardamentos e ostentando braçais encarnado e preto. No ombro, um laço com fitas amarelas e encarnadas.

Temos de mudar de comboio. Dois autos de falangistas requisitam gasolina para missão urgente e desaparecem misteriosamente.

Vamos agora a caminho de Salamanca debaixo de um calor abrazador.

«Adios moreno!», «Arriba España!» é o que se ouve deste lado.

Salamanca à vista. Vamos abandonar este comboio que mais parece um carroucel. Até, no apitar, imita a buzina dos nossos barcos Cais Sodré-Cacilhas.

Salamanca tem um aspecto alegre. Não se nota uma só pessoa que não tenha um distintivo no braço. Boinas encarnadas, falangistas, militares de todas as categorias, civis mobilizados e outros voluntários.

Chegamos precisamente no momento em que o general Mola, entre grandes manifestações de delírio, é saudado por enorme multidão. É uma figura alegre e desembaraçada. Entra para o gabinete do general Valdez, comandante militar de Salamanca, onde vai realizar-se uma importante conferência, à qual assiste o então tenente-coronel Yagüe, chefe de uma coluna que opera no sul. A conferência demora uma hora e um quarto. Nada transpira. O general Mola, interrogado pelos representantes da Imprensa,

pede desculpa, mas nada pode dizer aos jornalistas. Está decretada a mobilização e tudo se farda para o que der e vier. Entram alguns oficiais de marinha e alguns aviadores, que são delirantemente aclamados.

Terminou a conferência e Mola é de novo entusiasticamente ovacionado por grande multidão, que aguarda a sua partida.

Abraços de despedida e... a caminho da vitória. —«Arriba España!...»

E a caravana de automóveis segue o general prestigioso.

Levantamo-nos cedo em Salamanca, a-pesar-de nos termos deitado bem tarde—3 horas. Um esplêndido carro de «sport», posto gentilmente à nossa disposição pelo conhecido aviador civil, sr. Saraiva Santo, conduz-nos até aqui. São companheiros de viagem Costa Júnior, Tomé Vieira, Sebastião Teles da Silva (Tarouca) e um rapazote de 25 anos, filho de um português e de uma senhora espanhola, que quis alistar-se nas tropas nacionalistas ao serviço da Espanha.

A chegada de portugueses a esta cidade faz-se sempre com bastante ruído. De todos os lados se ouvem vivas a Portugal, os quais são correspondidos, como é natural, com vivas a Espanha.

Valladolid apresenta-se-nos com um aspecto mais alegre do que as outras cidades por onde temos passado. Vêem-se fardas de todas as côres, distintivos diversos, entre estes e em maioria, o Sagrado Coração de Jesus, que os falangistas ostentam no peito. É uma cidade culta, cuja Universidade é frequentada por mais de mil estudantes. Possui bons edifícios, templos magníficos e um museu dos mais importantes da Europa, bem como monumentos históricos, praças que recordam factos importantes, como a da Constituição, onde Filipe II fez executar, em 6 de Outubro de 1559, Alvaro de Luna.

Já se notam aqui os feridos da guerra: braços ao peito, um falangista sem uma perna, que passeia do hospital para o café, um sargento do Tércio com um formidável golpe na cara, motivado por um estilhaço de bomba de aviação, etc., etc.



Fala-se muito na morte do malogrado tenente Agostin Jerez, heróico combatente do regimento de Infantaria de Toledo, pertencente à guarnição de Zamora e morto gloriosamente na frente de Espinar. Pertencia a uma família numerosa, que nas tropas nacionalistas tem quatro irmãos. Agostin morreu. Seu irmão, o comandante do Regimento de «La Victoria», D. Francisco Jerez, ferido na frente do Guadarrama, queria melhorar para vingar a morte do irmão, e os outros todos foram para a frente levando, como ideal, a salvação da sua Pátria.

O funeral do tenente Jerez revestiu-se de desusada imponência. O caixão foi coberto com a antiga bandeira da Espanha que, ao ser lançada, comoveu a assistência profundamente.

A coluna de falangistas, composta por milhares de rapazes, na sua maioria de 16 a 25 anos, apresentam-se com garbo, com disciplina, marchando como as praças prontas da instrução de recrutas. A instrução que receberam militarizou-os de forma tão completa que originaram serviços importantes e a prática de actos de bravura, dignos de citações especiais.

Mais adiante vimos desfilar um grupo de «requetés», que vinham de assistir a uma imponente festa oficial para a reposição dos crucifixos nas escolas públicas, manifestação revestida de uma imponência extraordinária.

— «Quem tirou ou mandou tirar os crucifixos às escolas tirou a vida às crianças, tirou-lhes a luz, tirou-lhes o que melhor lhes podiam dar» — afirmou eloquentemente o sr. Albo Peñaranda.

Balilas, Requetés, Falangistas, armados e disciplinados, marchavam com aprumo, despertando as mais afectuosas manifestações. Grupos de senhoras envergando trajos brancos e um braçal branco com a cruz rôxa, prestavam serviço nos hospitais e em todos os pontos onde a sua presença se tornava necessária. Estes grupos são chefiados por oficiais do exército ou da falange espanhola.

Valladolid apresentava-se assim como uma cidade em pé de guerra, onde não tinham chegado ainda as primeiras tropas avançadas para ali ser instalado o então Quartel General que, em Burgos, continuava

a dar ordens militares, ordens essas que não transpiravam para o público ou para a Imprensa.

Uma notícia obrigava-os a voltar a Salamanca. Assim fizemos. Voltámos e lá se foram mais de cem quilómetros. Fizemos de conta que foi um «raid».

Não era caso para susto o aparecimento de um avião, que sobrevoou aquela cidade. Fizeram-se alguns tiros por se supôr que o referido avião era enviado por Madrid com o fim de derrubar o posto transmissor de telefonia, que estava junto do Grande Hotel.

Mais tarde veio a saber-se que o célebre avião era nacionalista e que acabava de inaugurar um

campo de aviação a vinte e tal quilómetros de Salamanca. Esta inauguração foi simples, mas comovente, com a chegada de dezoito «passarões» e das tropas do Governo de Burgos.

Salamanca, tornada praça de guerra, animava-se cada vez mais à maneira que iam aumentando os contingentes de tropas, que ali executavam exercícios, enquanto aguardavam qualquer indicação de ataque, segundo ordens do E. M.

Os progressos das forças falangistas fizeram-se notar. Os voluntários desfilarão na «Plaza Mayor». Animação, corações que batiam de alegria pela Espanha dos espanhóis.

Recordamos isto sem qualquer nota de exagero pessoal. Vamos, em pou-

cas palavras, relatar a fuga do tenente Martinez Machado das tropas marxistas para as do Governo de Burgos.

Martinez pertencia à Guarda Civil havia cinco anos. Novo, mostra-se entristecido com o que se tinha passado com alguns dos seus camaradas e abatido com a fadiga da sua fuga. É natural de Terrinches (Ciudad Real) e encontrava-se em Lérida quando se desenrolaram os acontecimentos. Era ali chefe de linha e conseguiu manter o povo local sem que qualquer distúrbio se desse, desde 18 a 20 de Julho, dia em que recebeu ordens para marchar com seis dos seus soldados para Lérida. Nova ordem o fez seguir para Badajoz e daí se deslocou para Osera, com vinte e cinco praças da Guarda Civil, para fazer parte de uma coluna de ataque às forças falangistas, que dominavam em determinado ponto.

(Continua)



Millan-Astray, general comandante do Tércio, sem um braço e cego do olho direito, e repleto de ferimentos das últimas campanhas ao lado da Espanha, fala com Nicolás Franco, ajudante do Quartel General de Franco, seu irmão



# CURIOSIDADES

---

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

---

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Nas escolas de Toquio começou a ser adoptado o esperanto. O 43.º Congresso Esperantista reuniu mais de mil samideanos nipónicos. A «Revera Orienta» voltou a publicar-se.

(do diário *El Mercurio* — de Maracay)

O dr. Sikel imaginou um tratamento das doenças mentais em que os pacientes são submetidos a doses extraordinárias de insulina. O efeito é uma comoção terrível no cérebro, mas em mais de mil casos têm se verificado curas.

(da revista *Causeries Médicales* — Paris)

Em Seattle, às 9 da manhã do dia em que ali houve o recente terramoto, um agente de seguros completou os pormenores de «seguro contra abalos sísmicos», de cinco grandes edifícios. Às 10 horas, as apólices foram aprovadas e pagos os prémios iniciais. Às 11 e 55 deu-se o tremor de terra. À 1 hora da tarde a companhia mandou verificar os prejuízos.

(de *El Correo Catalan* — Barcelona)

Na Suécia a força do vento está sendo aproveitada para fins industriais por meio de centrais situadas a 500 metros com rodas gigantescas e energia de seis mil quilovátios.

(de *News Review* — Londres)

Recentemente, quando se fez descer às profundidades das águas oceânicas microfones especiais para localizar submarinos, ouviam-se, muitas vezes, ruídos de origem desconhecida. Verificou-se que eram produzidos pelos peixes, chegando-se à conclusão de que estes animais são providos de linguagem.

(do *Dépêche Coloniale*)

Em Nova York, os gatunos entraram num restaurante e, não obstante os esforços que empregaram, não conseguiram arrombar um cofre. Foram em seguida à copa donde tiraram todos os ovos que lá encontraram e atiraram-nos contra as paredes.

(de *Gavroche* — Paris)

Os fabricantes de sedas europeus para evitar que os seus desenhos sejam reproduzidos pelos industriais americanos, registaram os títulos dos tecidos... com nomes de discos célebres: «Paradis»... «Mon amour»...

(do semanário *Fantasia* — Madrid)

O professor Blacklron numa conferência efectuada há pouco, indicou o tratamento de hormonas para a cura da surdez senil. Com extracto de glândulas em poucos dias a surdez desaparece.

(de *Le Monde Français* — Paris)

Durante a segunda guerra mundial os Estados Unidos produziram 70 milhões de toneladas de navios mercantes, das quais cerca de 18 milhões foram afundadas pelo inimigo.

(de *The News of the World* — Londres)

Entrou em vigor na Suécia uma lei que concede a todo o cidadão sueco, independente da sua fortuna, uma pensão mínima de 1.600 coroas por ano (cerca de dois mil escudos) quando atinja a idade de 67 anos.

(do *Welt Rundfunk* — Heidelberg)

O dr. Rendman conseguiu fabricar olhos artificiais de matéria plástica que se ligam aos músculos oculares de modo que podem mover-se da mesma forma que os órgãos naturais.

(do *Globe* — Paris)

O director do Zoológico de Detroit, pensa que os animais se entendem como os homens por meio de curiosa linguagem. Registou em discos sons emitidos por quatro mil animais. Os chimpanzés comunicam-se por meio de linguagem muito rudimentar.

(do diário *El Barquisimeto* — Barquisimetro)

Publicam-se actualmente em França cerca de trinta mil jornais, entre eles 607 diários de Paris e das províncias. As maiores tiragens dos diários são os de Paris: *Le Parisien* com seis milhões de exemplares nas cinco edições quotidianas e *Paris Soir* com quatro milhões nas duas edições.

(do semanário *France Libre*)

Em Guanajuato morreu há pouco uma milionária que tinha a estranha mania de coleccionar objectos que haviam causado a morte a alguém. Em 50 anos coleccionou cerca de quinze mil dessas relíquias macabras que lhe custaram uma fortuna.

(de *El Mexico*)

O professor Dibson, de Sofia, demonstrou que uma bateria de lâmpadas de neon pode ser acesa, pondo-se em contacto com certa espécie de enguia que produz tremendas descargas eléctricas.

(do semanário *De Beiaard* — Rotterdam)

Um jornalista fez um inquérito em diversos pontos dos E. Unidos ouvindo pessoas de todas as classes sociais. Concluiu que entre mil americanos do Norte, apenas um é capaz de dizer em quinze minutos os nomes dos 48 Estados da União.

(do *Frankfurter Rundschau*)

Dentro dum ano, segundo declaram quatro médicos da Faculdade de Albany, as pessoas com doenças valvulares do coração podem ter válvulas plásticas para as substituir, cozidas àquele órgão. Já numerosos cães vivem nos Estados Unidos com válvulas artificiais no coração.

(do semanário *Die Tat* — Zurique)



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Aluguer de bicicletas nas estações

Nos caminhos de ferro suíços, por meio de um concessionário, foi estabelecido nas suas estações um serviço de aluguer de bicicletas para os passageiros, podendo as mesmas ser entregues em qualquer outra estação. O preço de aluguer oscila entre 10\$00 e 35\$00 aproximadamente, por um prazo de 12 a 24 horas.

Locomotiva tipo «Pacific»

A nova locomotiva tipo «Pacific» dos caminhos de ferro franceses, cujas rodas motrizes têm 2 metros de diâmetro, pode arrastar 565 Tons. a 125 Km./h. em rampas de 0,005.

Aquecimento eléctrico nos comboios

Durante o último inverno uns 250 comboios italianos de passageiros circularam providos de aquecimento eléctrico em linhas de tracção electricificada.

Emprego de carris soldados

Em alguns caminhos de ferro estrangeiros está-se executando a soldadura de carris especialmente a título de ensaio em grandes comprimentos. Numa linha ferroviária próximo de Chicago, empregam-se carris com 488 metros de comprimento.

O rápido transamericano

O rápido Nova York-São Francisco, que liga em quatro dias o Atlântico do Pacífico, alcança velocidades de 150 Km./h. e está equipado com telefones, rádio e outras comodidades em todas as suas carruagens.

Comboios de dez mii toneladas no Canadá

A nova linha ferroviária Canadiana para as minas de ferro do Lavrador vai ser preparada para a circulação de comboios de 10.000 Tons., rebocadas por locomotivas Diesel-eléctricas.

Vagons de alumínio

Vários vagons de alumínio, que foram construídos no Canadá, de tipo fechado, podem carregar 60 Tons. para uma tara de 15,4. Estes veículos têm o comprimento de 12,33 metros.

Grandes velocidades

No mês de Março último um comboio francês de mercadorias constituído por 14 vagons, sem pessoa alguma na locomotiva, alcançou a velocidade de 140 Km./h. em 56 Km. que percorreu. Pôde ser desviado e parado sem graves consequências por meio doutra locomotiva que o perseguiu em via paralela até um maquinista poder saltar e dominar o desenfreado comboio.

Placas indicativas da nacionalidade dos veículos automóveis

Alemanha . . . . .	D	Grécia . . . . .	G R	Panamá . . . . .	P A
Argentina . . . . .	R A	Guatemala . . . . .	G	Paraguai . . . . .	P Y
Austrália . . . . .	A U S	Haiti . . . . .	R H	Perú . . . . .	P E
Austria . . . . .	A	Holanda . . . . .	N L	Polónia . . . . .	P L
Bélgica . . . . .	B	Hungria . . . . .	H	Portugal . . . . .	P
Brasil . . . . .	B R	India . . . . .	I N D	Roménia . . . . .	R
Bulgária . . . . .	B G	Indias Holandesas . . . . .	I N	S. Marino . . . . .	R S M
Colômbia . . . . .	C O	Iraque . . . . .	I R Q	Sião . . . . .	S M
Cuba . . . . .	C	Irão (Pérsia) . . . . .	I R	Síria e Libano . . . . .	S L
Checoslováquia . . . . .	C S	Irlanda . . . . .	E I R	Suécia . . . . .	S
Chile . . . . .	R C H	Islândia . . . . .	I S	Suiça . . . . .	C H
China . . . . .	R C	Israel . . . . .	I L	Tânger . . . . .	M T
Dinamarca . . . . .	D K	Itália e possessões italianas . . . . .	I	Turquia . . . . .	T R
Egipto . . . . .	E T	Letânia . . . . .	L R	União Sul Africana . . . . .	Z A
Equador . . . . .	E Q	Liechteustein . . . . .	F L	U. R. S. S. . . . .	S U
Espanha . . . . .	E	Lituânia . . . . .	L T	Uruguai . . . . .	U
Estados Unidos . . . . .	U S	Luxemburgo . . . . .	L	Vaticano . . . . .	V
Finlândia . . . . .	S F	Marrocos Espanhol . . . . .	M E	Yugoslávia . . . . .	Y U
França e União Francesa . . . . .	F	México . . . . .	M E X		
Gra-Bretanha e Irlanda do Norte . . . . .	G B	Mónaco . . . . .	M C		
		Noruega . . . . .	N		



# Há 50 anos

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

## Apedrejadores de comboios

Ainda no nosso ultimo numero registavamos aqui factos que deviam ter chamado promptamente a attenção dos poderes superiores, por se tratar de verdadeiros attentados contra a segurança e o bem estar dos cidadãos que viajam nas linhas ferreas portuguezas. Hoje, ha um novo attentado a mencionar, mas este de uma gravidade que não admitte já o tom um pouco faceto com que de outras vezes tinhamos procurado metter em brios as auctoridades negligentes.

O caso de hoje é muito sério, para que não usemos de termos bem energicos reclamando para elle, e para aquelles que vão tornar-se, por certo, sua consequencia, todo o vigor da lei e todo o rigor dos exauctores da lei.

O comboio rapido que parte de Lisboa para o Porto às 4 e meia da tarde, foi atacado á pedrada e a tiro entre as estações de Albergaria e Caxarias.

As vidraças da grande carruagem dos Wagons-Lits ficaram em estilhaços. Não houve victimas, porque nesse momento a carruagem não levava passageiros. Pouco antes, porém, tinham ali estado alguns cavalheiros, e entre elles, o sr. Bispo do Porto.

O governo, com os seus subordinados, está commettendo um crime de lesa humanidade. Implicitamente, e em presença do que vimos presencando, o governo torna-se solidario na responsabilidade criminal de verdadeiras tentativas de assassinio. Por este andar, dentro de pouco haverá passageiros de comboios portuguezes atravessados por balas, e a accusação pesa, tremenda e irrefragavel, sobre a cabeça dos homens do governo, dos homens da policia e dos homens da justiça.

## Caminho de ferro de Benguela

Os jornaes estrangeiros, referindo-se ao concurso para a construcção do caminho de ferro de Benguella, e cujo praso termina no dia 6 de outubro proximo, attribuem-lhe uma grande importancia, e estimulam os capitães para que entrem na combinação financeira necessaria a esse empreendimento.

Fazem notar que a empresa que tomar a primeira secção das obras fica, *ipso facto*, com uma posição privilegiada para tomar as empreitadas subsequentes, por isso mesmo que já terá por si as installações de serviço, depósito de materiaes, conhecimento de pessoal, etc. Quem ficar com a primeira empreitada ficará com as outras, porque terá, só por favor da propria posição, vantagens decisivas sobre quaesquer outros concorrentes. Por isso mesmo o concurso á primeira empreitada é altamente convidativo, tanto pelas vantagens que em si offerece, como pelas vantagens certas nas futuras adjudicações. E não será sómente para a construcção da linha, mas tambem para a sua exploração e para o movimento paralelo d'ella resultante, que esta supremacia de posição se assegura.

Afinal, depois de se terem perdido tres annos em formalismos, para se não fazer o caminho de ferro de Benguella, em vez de assegurarmos por esse meio o nosso dominio do planalto, vamos servir mais uma vez os interesses extranhos em detrimento dos nossos. Os jornaes estrangeiros ligam uma importancia muito grande ao negocio d'este caminho de ferro, para que nós não tenhamos de expiar o erro commetido.

# NOTÍCIAS VÁRIAS

## Manuel de Seixas

Pelo sr. Presidente da República, General Craveiro Lopes, foi agraciado com o officialato da Ordem do Império, pelos seus relevantes serviços prestados à Nação, em províncias ultramarinas, o sr. Manuel de Seixas, ilustre director da Fazenda, actualmente em Angola.

Ao sr. Manuel de Seixas, nosso antigo colaborador, envia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sinceras felicitações pela justa honra com que foi distinguido e que veio consagrar os seus méritos.

## O transporte dos passageiros para os aeródromos passará a ser feito à sua custa

A partir de 1 de Outubro, os passageiros de todas as linhas de aviação regulares da Europa e dos Estados-Unidos passam a pagar o seu transporte em auto-carro, entre o «terminus» urbano das diferentes cidades e os aeródromos que as servem.

Esta decisão foi tomada por unanimidade, pelos membros da Associação Internacional de Transportes Aéreos, I. A. T. A., com vista a uniformizar uma medida desde há muito posta em prática nos Estados Unidos.

## O que todos devem saber

### Hora Legal

Na madrugada do dia 5 do corrente, os relógios serão atrasados sessenta minutos, entrando-se, assim, na hora de inverno.

# ESPECTÁCULOS

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Companhia de Circo.  
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «A dama de espadas».  
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

#### Direcção dos Serviços de Exploração e Material

O «Diário do Governo», n.º 191, III série, de 12 de Agosto de 1952, publica o seguinte:

#### 3.ª REPARTIÇÃO

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 aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França, em trânsito por Espanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, destinado a incluir a venda de bilhetes e despacho de bagagens entre Portugal e o Sarre, em trânsito por França e Espanha.

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 aditamento à tarifa especial n.º 2-C, passageiros, bilhetes de fim de semana, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são modificados os artigos 2.º e 5.º da mesma tarifa e ampliadas as facilidades concedidas aos usuários do caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 209, III série, de 4 de Setembro de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do De-

creto-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 é regulado o horário de abertura e encerramento das estações.

O «Diário do Governo», n.º 214, III série, de 10 de Setembro 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 aditamento à tarifa especial n.º 6—Passageiros, viagens de grupos de excursionistas, viagens de grupos desportivos, viagens de grupos artísticos de teatro, de circo, musicais e corais, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são modificadas várias disposições do citado diploma.

O «Diário do Governo», n.º 215, III série, de 11 de Setembro de 1952:

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 aditamento à tarifa especial n.º 1—Passageiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, criando mais uma zona de tranvias, entre Porto (Trindade) ou Porto (Boavista) e Santo Tirso.

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

**JAMES RAWES & C.º, L.ª**

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

**E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª**

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

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.º**

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

# CEL

*Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.ª*

AGENTES EXCLUSIVOS:

**S O D I L**

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

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

PELA

**CEL**

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



## Publicações recebidas

### «Lisboa Carris»

Cheio de interesse e referente aos meses de Julho e Agosto, apresenta-se o n.º 13 da revista *Lisboa Carris*, órgão cultural e de iniciativas do Pessoal da C. C. F. L., da distinta direcção do sr. Francisco Avillez, tendo como redactor principal o consagrado poeta e escritor sr. José da Silva Bastos.

Com colaboração de qualidade e sugestivas gravuras, *Lisboa Carris* presta homenagem às memórias dos irmãos Luciano Cordeiro, escritor, e Francisco M. Cordeiro de Sousa, fundadores da Companhia Carris; do coronel Alfredo Baptista Coelho, falecido, com 87 anos, no dia 28 de Junho, e que foi, durante muitos anos, Director daquela Companhia; dedica uma página aos senhores José dos Santos Fernandes, Alfredo Simões Ribeiro e Narciso António, que passaram recentemente à situação de reformados.

De entre os seus interessantes artigos desejamos destacar especialmente os de Francisco Avillez — *Já não circulam «eléctricos» em Londres*; do Eng.º António Paes de Sande e Castro — *O elevador p'ra Graça*, e de António Jérvys Pereira — *Recordando...*

Joaquim da Luz Rodrigues, mestre da oficina de Tipografia da Carris e Fernando Augusto de Almeida, revisor principal, mereceram, também, neste número da *Lisboa Carris*, palavras de justo apreço.

Como nota de especial interesse, acrescentaremos que Luciano Cordeiro, um dos fundadores da «Carris» e da Sociedade de Geografia de Lisboa, ilustrou também, na qualidade de colaborador literário, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a convite de Mendonça e Costa.

### 80.º exercício da Companhia de Seguros «Tranquilidade»

Foi-nos remetido um exemplar do Relatório e Contas da Companhia de Seguros «Tranquilidade», relativo ao seu 80.º exercício (1951). Por eles se vê que a sua receita dos prémios atingiu a cifra de 101.268.224\$87, o que representa um aumento de 10.782.351\$75 em relação ao exercício anterior. As reservas da conceituada sociedade seguradora ficaram constituídas pela soma de 153.427.806\$28, conforme proposta do respectivo conselho de administração que o conselho fiscal plenamente aprovou.

### Ferrocarriles y Tranvías

O número de Abril, desta conceituada publicação espanhola, oferece-nos um conjunto de informações técnicas e outros dados relativos à actividade ferroviária, bastante interessantes. Nas secções próprias ocupa-se também dos problemas jurídicos e sociais ligados à indústria e aos respectivos profissionais. A parte noticiosa é igualmente desenvolvida e por ela o leitor terá ocasião de tomar contacto com alguns dos acontecimentos de relevo na vida espanhola. O aspecto gráfico é sóbrio e conforme à índole da revista, destacando-se as ilustrações do texto, adequadas à natureza dos assuntos.



UM ÓLEO 100%  
BRITÂNICO

E. Cid Ornelas, L.<sup>da</sup>

Rua Rodrigues Sampaio, 19-2.º-A  
L I S B O A

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.<sup>da</sup>

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. Telef. — Thocrusilhos

Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5

End. Telég. — Snadek

Telefone n.º 2 1868

PREPARE-SE V. EX.ª PARA COMBATER O FRIO COMPRANDO:

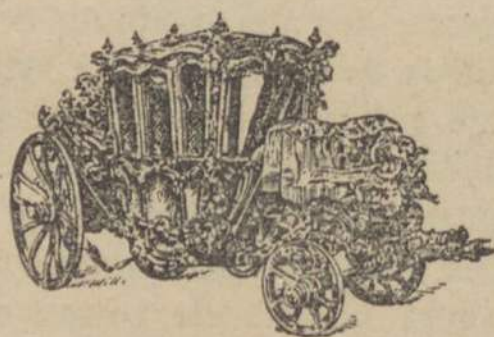
CARPETES, TAPÊTES, PASSADEIRAS E ALCATIFAS NA  
**SOCIEDADE DE TAPEÇARIAS, LDA.**

onde encontrará um sortido completo de qualidades nacionais e estrangeiras, para todas as preferências e para todos os preços

Rua Augusta, n.º 126-130

Tel. 2 6669





## Domingos de Lisboa

### MUSEU NACIONAL DOS COCHES

(PRAÇA AFONSO DE ALBUQUERQUE - BELÉM)

FUNDADO pela Rainha Senhora Dona Amélia, o «Museu Nacional dos Coches» constituiu-se inicialmente com as próprias carruagens e arreios em depósito no Picadeiro da Casa Real. No edifício do Museu destaca-se o grande salão decorado por Delarive e Francisco Buge.

Merecem especial atenção dos visitantes os três carros triunfais da Embaixada do Marquês de Fontes ao Papa Clemente XI e os coches da Coroa, de D. João V, de Dona Mariana de Áustria e de D. José. Retratos de pessoas reais da dinastia de Bragança, colecções de indumentária e numerosa iconografia concernente à história das viaturas, podem também ser admirados neste Museu.

UMA DAS «EXCURSÕES EM LISBOA», PROMOVIDAS PELA CARRIS, PERMITE VISITAR O MUSEU DOS COCHES, JUNTO DO QUAL TAMBÉM PASSAM:

ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS 15 - 15A - 15B - 16 - 17  
AUTOCARROS DAS CARREIRAS 12 - 14

PATENTE AO PÚBLICO TODOS OS DIAS, EXCEPTO SEGUNDAS-FEIRAS E FERIADOS, DAS 11 ÀS 17 HORAS.

ENTRADA GRATUITA AOS DOMINGOS E QUINTAS-FEIRAS. NOS OUTROS DIAS: 2\$50.



# Recortes sem comentários

## Fábrica de Whisky em Lisboa

As autoridades portuguesas recusaram-se a autorizar uma firma portuguesa a montar uma destilaria de whisky nos arredores de Lisboa.

Comentando o assunto, o *Diário de Notícias* diz: «Como poderia o whisky ser manufacturado nos arredores de Lisboa a não ser por falsificação? Que diríamos nós se nos arredores de Londres, Paris ou Istambul fossem instaladas fábricas de vinho da Madeira?»

Aquele jornal acrescenta que os diplomatas portugueses sempre têm sido bem sucedidos nas suas reclamações contra a falsificação de vinho do Porto ou da Madeira em territórios estrangeiros.

(De *Notícias da Beira*)

## A promoção dos oficiais demitidos por motivos políticos

Ao serem estabelecidas pelo § único do artigo 4.º do decreto-lei n.º 38.267, de 26 de Maio de 1951, as condições reguladoras da reintegração na actividade de serviço, até ao posto de tenente-coronel ou capitão-de-fragata, inclusivé, dos oficiais demitidos por motivos políticos, era intenção do Governo promover que a reintegração nas patentes de oficial superior somente pudesse verificar-se em oficiais habilitados com os cursos respectivos.

Considerando, porém, que mais rigorosas exigências conduziriam praticamente à impossibilidade de aplicação aos oficiais reintegrados de ascenderem aos postos superiores do Exército e da Armada, foi publicado no *Diário do Governo* um decreto-lei determinando que, para efeitos da aplicação do § único do artigo 4.º do decreto-lei n.º 38.267, sejam considerados como tendo satisfeito às condições especiais de promoção a oficial superior os oficiais que obtiveram ou venham a obter classificação favorável no curso

para a promoção respectiva, conforme o disposto na alínea c) do artigo 70.º do Estatuto do Oficial do Exército e na condição 4.ª da alínea b) do artigo 85.º do Estatuto dos Officiais da Armada.

Os oficiais reintegrados serão investidos nos postos que, nos termos da primeira parte do § único do artigo 4.º do decreto-lei n.º 38.267, lhes competem logo que terminem o curso para a promoção, sem prejuízo da antiguidade referida à data em que normalmente lhes teria pertencido a promoção se não tivessem sido afastados ou demitidos.

(Dos jornais)

## Bacalhau tóxico

O caso de intoxicação produzida por bacalhau impróprio, tem alarmado o país. Já não é só no Norte do país que se tem registado casos (alguns fatais) com o envenenamento produzido em pessoas que ingeriram bacalhau.

Em Lisboa, no Porto, em Aveiro e em Coimbra, foram tratadas várias pessoas, algumas das quais ficaram internadas nos hospitais, em número de muitas dezenas.

Que será?

A fiscalização da I. G. A. terá já descoberto a causa? Bacalhau impróprio para consumo está sendo fornecido ao público e parece que em grande escala, facto que coloca em má situação o pessoal encarregado de fiscalizar.

De onde veio o bacalhau em tais condições?

...

Depois de composta esta notícia trouxeram os jornais a informação de que o Governo ordenara um rigoroso inquérito aos casos de intoxicação com bacalhau.

Muito bem.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)



## 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 Ótimo 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

OS VINHOS

## MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

**A Z A M B U J A**

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

**Travessa da Glória, 19**

Telefone: 2 6317

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

## Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.<sup>da</sup>

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

**EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO**

**RUA DA BENEFICÊNCIA, 209**

**LISBOA** Telefones { 72671  
76736

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**

## Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

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

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?

